



AS HEILIGGEIST-SPITAL AM DOM-  
 PEDRO-PLATZ IN MÜNCHEN. \* AR-  
 CHITEKT: STÄDTISCHER BAURAT  
 HANS GRÄSSEL IN MÜNCHEN. \*  
 INNERES DER ANSTALTS-KIRCHE  
 MIT BLICK GEGEN DEN EINGANG.  
 DEUTSCHE BAUZEITUNG  
 \* XLIV. JAHRGANG 1910 \* NO. 53. \*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 53. • BERLIN, DEN 2. JULI 1910.

## Das Heiliggeist-Spital in München.

Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 412, 413 und 415.



Gen Ende des 13. Jahrhunderts gab es in Deutschland, wie wir einer Denkschrift entnehmen, die über das Heiliggeist-Spital in München erschienen ist, kaum eine Stadt, die nicht ein Heiliggeist-Spital besaß. Von etwa 300 dieser Anstalten kamen auf Bayern allein 44; ihre Gründung erfolgte durch den Orden der Brüder vom Heiligen Geist, dessen Mutterhaus in Rom war. Die Spitäler wurden meist an einem Flusse errichtet, das Münchener über einem Arm der Isar. Die kriegsrissen Wirren des 17. Jahrhunderts und die Kirchentrennung waren in Deutschland die Ursache, daß viele der deutschen Spitäler verschwanden; von manchen ist nichts übrig geblieben als die ehemalige Spitalkirche, die im Laufe der Zeit zur Pfarrkirche wurde.

Zu besonderer Bedeutung kam das Heiliggeist-Spital in München. Es entstand aus dem Pilgerhaus, das Herzog Ludwig der Kehlheimer 1204 neben dem jetzigen Rathausturm gründete und nach der Sitte der Zeit unter den Schutz des Heiligen Geistes stellte. 1251 wurde das Haus erweitert und es wurden mit ihm ein Spital und eine Kirche verbunden, die heutige Heiliggeistkirche, die 1258 geweiht wurde. Die Gründung fand Begeisterung bei Fürst und Volk, die in Zuwendungen an die Anstalt wetteiferten. So verließ ihr Herzog Ludwig der Strenge 1286 eine eigene Bierbrauerei-Gerechtsame; aus Geldzuwendungen konnten 1308 Gut und Forst „Kastel“ erworben werden. Dann schritt die Entwicklung fort, bis das Jahr 1327 dem Spital verhängnisvoll werden sollte. In der Valentinsnacht, der Nacht vom 13. auf den 14. Februar, brach in der Backstube des Angerklosters ein Brand aus, der sich schnell ausbreitete und den dritten Teil der Stadt vernichtete. Ihm fielen auch die Gebäude des Heiliggeistspitales sowie der Dachstuhl der Heiliggeistkirche zum Opfer. Doch Herzog Ludwig, der nachmalige deutsche Kaiser Ludwig der Bayer, ließ mit den verwüsteten Stadtteilen auch das Heiliggeistspital in der Weise neu erstehen, wie es etwa die Ansicht S. 415 unten zeigt.

Im Jahre 1333 verließen infolge der kirchlichen Wirren und nach Verhängung des Bannes über Kaiser Ludwig die Brüder vom Heiligen Geist nachts heimlich das Spital, das jedoch nach diesem Ereignis die Beliebtheit beim Volk nicht verlor. Daher ging die Verwaltung des Spitales an die Stadtgemeinde über.

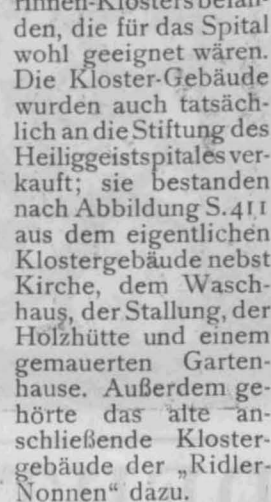
Das Spital war inzwischen zu einer kleinen Stadt angewachsen, die fast den ganzen Raum des heutigen Viktualienmarktes einnahm. Nicht nur die schon erwähnte Brauerei, sondern auch langgestreckte Wirtschafts- und Oekonomie-Gebäude nebst Gemüsegärten, eine Mühle, eine Bäckerei, eine Fleischbank usw. gehörten zu der Anstalt. Ein großer Besitz von Liegenschaften in und außer der Stadt war ihr Eigentum, dazu flossen ihr immer neue Schenkungen zu. Im Jahre 1498 wurden eine Findelstube und eine Stube der Sinnlosen (Irrenhaus) mit dem Spital verbunden. Aus der ausgedehnten und gut betriebenen Oekonomie konnten alle Bedürfnisse der Einwohner dieser Krankenstadt gewonnen werden.

Die Spitalkirche, die heutige Heiliggeist-Pfarrkirche, das Hauptbauwerk der Anlage, wurde nach dem Brand des Jahres 1327 als gotische Hallenkirche wieder aufgebaut. Mit ihrer Giebelansicht stieß sie an die Westseite des Weiberspitals; auf der Seite gegen das Tal waren zahlreiche kleine Verkaufsläden angebaut, die jedoch zumteil 1650 abgebrochen wurden. In den Jahren 1727—1731 wurde die Kirche im Stil der damaligen Zeit umgebaut und an ihrer Ostseite der heutige Turm errichtet. Im Jahre 1885 wurde nach Abbruch des alten Spitalgebäudes (Abbildung S. 410) die Kirche gegen Westen vergrößert und mit einer Giebelansicht nach dem Entwurf von Friedrich Löwel versehen.

Der Beginn des 19. Jahrhunderts brachte für die Anlage einschneidende Anordnungen. Durch die im Jahre 1791 erfolgte Aufhebung der Stadt München als Festung fand ein solcher wirtschaftlicher Aufschwung statt, daß der Lebensmittelmarkt zu klein wurde. Daher wandte sich 1807 die Regierung an den Magistrat, sich zur Verlegung des Marktes in den Hof des Heiliggeist-Spitals zu äußern unter der Annahme, daß die vier Benefiziantenhäuser 56 $\frac{1}{2}$ , 57 $\frac{1}{2}$ , 58 $\frac{1}{2}$  und 59 $\frac{1}{2}$  (Abb. S. 410 oben), sowie das Narrenhaus (d) abgebrochen und die Kirche in ein Lager- und Kaufhaus für Lebensmittel umgewandelt werde. Diese Vorschläge fanden aus religiösen und finanziellen Gründen Widerstand beim Magistrat, der aber nur erreichen konnte, daß die Kirche ihrer Bestimmung nicht entzogen wurde. Der Abbruch der Gebäude fand statt und 1808 wurde der Lebensmittelmarkt in den vergrößerten Spitalhof verlegt. 1807 wurden alle Kultus- und Wohltätigkeits-Anstalten der königl. Verwaltung unterstellt; es wurde damit auch die Verwaltung der Heiliggeistspital-Stiftung dem Magistrat entzogen, jedoch bereits 1818 wieder zurückgegeben.

um 1808 aussah, zeigt die Abbildg. S. 412 unten. Sie wies darauf hin, daß sich vor dem Sendlinger-Tor seit 1806 leerstehende Räume des aufgehobenen Elisabethine-

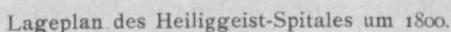
- a Sakristei.  
b Verkaufsbuden.  
c Kooperator, Custerer u. vordere Küche.  
d Haus der Sinnlosen.  
e Stallungen.  
f Werkstätten u. Hauboden.  
g Bräuhaus.  
h Bäckerei.  
i Badhaus.



Am 1. Oktober 1823 erfolgte der Umzug des Spitals in die 1822 mit einem Aufwand von 10 000 Gulden umgebauten Klostergebäude von St. Elisabeth vor dem Sendlinger-Tor. In den Jahren 1844 bis 48 erfolgte darauf mit einem Kosten-Aufwand von 150 000 Gulden eine große Erweiterung des Spital-Gebäudes, die aus den Abbildungen Seite 411 zu erkennen ist. Mit

dem Anwachsen der Stadt mehrten sich aber die Meldungen zu Pfündner-Plätzen in einer solchen Weise, daß stets 200—300 Personen vorge-merkt waren, deren Wünsche um Unterbringung in der Anstalt nicht befriedigt werden konnten. Man dachte zunächst an den Aufbau eines Stockwerkes, nach welchem das Spital hätte 550 Pfündner aufnehmen können. Das hätte aber den Fortbestand der Anstalt an dieser Stelle auf viele Jahrzehnte zur Folge gehabt, zu dem man sich nicht entschließen konnte, da die Gebäude den neueren gesundheitlichen und

Uebersichtsplan über die Lage des Heiliggeist-Spitals um 1600.



ruhe in das Spital (Abbildg. S. 412 oben), daß die Spitalkommission 1819 in einer Denkschrift an den Magistrat die Verlegung des Spitalles forderte. Wie das Spital

praktischen Anforderungen in keiner Weise mehr entsprachen. Die Abbildungen S. 413 zeigen die Gebäude in Grundriß und Ansicht. Es entwickelte sich daher







## Die Verwendung von Eisen im Hochbau.\*)

Nach einem Vortrag von Ober-Ingenieur Fischmann in Düsseldorf, gehalten auf der Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Eisenhüttenleute“ zu Düsseldorf 1910.

**E**inleitend wies Redner darauf hin, daß die Eisenindustrie einen der wichtigsten Faktoren in unserem gesamten Wirtschaftsleben darstelle und somit Verän-

Eisenindustrie sei aber in hohem Maße vom Bauwesen abhängig, insbesondere von der Verwendung des Eisens im Hochbau. Man könne die Gesamtsumme, mit der die Eisen-

industrie z. Z. am Bauwesen in Deutschland interessiert ist, wohl auf rd. 200 Mill. M. schätzen, davon entfallen im Durchschnitt der letzten sechs Jahre rund 130 Millionen allein auf den Inland-Absatz an Formeisen.

Dann folgte ein kurzer geschichtlicher Ueberblick über die Verwendung des Eisens, das zwar seit Jahrtausenden bekannt und geschätzt sei, als Baumaterial aber erst seit Anfang des 19. Jahrhunderts in Frage kommt. In einigen Jahrzehnten erringt dann das Eisen als Baustoff seine Erfolge dank einer raschen Entwicklung der Rechnungs-Methoden, des Material-Prüfungswesens, dank auch der bereits in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erfolgten Normalisierung der Formen, die ihm seine bequeme Anwendung sicherten.

Die gesprengten Träger des französischen Architekten Ango um 1800, die Getreidehalle in Paris 1811, der Londoner Kristall-Palast 1851, die Rotunde in Wien 1873, die Maschinenhalle mit dem Eiffelturm auf der Pariser Weltausstellung 1889 sind Wahrzeichen auf diesem Siegeszug, denen man viele andere an die Seite zu stellen vermag.

Solche einzelnen Großkonstruktionen sind für den Fortschritt bedeutungsvoll. Sie wirken auch befruchtend und anregend auf die Produktion, ohne diese jedoch in erheblichem Maße unmittelbar beeinflussen zu können. Die Entwicklung der Produktion ist auf Massen-Verbrauch und damit auf das Alltägliche angewiesen. Wie sieht nun dieses aus?, mit anderen Worten: wie baut man jetzt, in welcher Art und in

welcher Form findet das Eisen dabei Verwendung? Unsere heutigen Bauten lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

der Hauptsache vollinhaltlich und wörtlich wiedergeben. Er ist nicht ohne Entgegnung aus dem Kreise der Betonbauer geblieben. Wir bringen eine offizielle Entgegnung des „Deutschen Beton-Vereins“ in der nächsten Nummer unserer „Mitteilungen über Zement-, Beton- und Eisenbetonbau“ zum Abdruck.



Blick in den Hof des ehemaligen Heiliggeist-Spitals mit der Darstellung der Abhaltung des Marktes um 1808. (Nach dem im städtischen Besitz befindlichen Oelgemälde von Dominikus Quaglio.)



Ansicht des ehemaligen Heiliggeist-Spitals gegen das Tal um 1808. Nach dem im städtischen Besitz befindlichen Oelgemälde von Dominikus Quaglio.

Das Heiliggeist-Spital in München.

derungen und Verschiebungen in ihr von weiter tragender Bedeutung seien, als bei anderen Industriezweigen. Die

\*) Anmerkung der Redaktion. Wir bringen diesen Vortrag, dessen Inhalt wir nicht in allen Punkten teilen, auf Wunsch des „Vereins Deutscher Eisenhüttenleute“ zum Abdruck, wobei wir den allgemeinen Teil nur in kurzem Auszug, den Teil, der den Einfluß des Eisenbetonbaues auf die Verwendung des Eisens behandelt, in

1. Wohnhäuser, Schulen, Krankenhäuser, Verwaltungsgebäude, 2. Geschäfts- und Lagerhäuser, 3. Hallenbauten. Zu den letzteren sollen auch weiträumigere industrielle Bauten wie Werkstätten und dergl. mitgerechnet werden.

Jede dieser Gruppen umfaßt einen gewissen Typ, an den ganz besondere Anforderungen gestellt werden und für den sich auch im Laufe der Zeit bestimmte wiederkehrende Merkmale in konstruktiver Beziehung trotz aller

Abweichungen in Einzelheiten herausgebildet haben. Für die Gruppe 1 kommen nur geringe Nutzlasten in Betracht. Die Grundriß- Anordnung ist gewöhnlich derart, daß für die freitragenden Konstruktionen mittlere Spannweiten bis zu 6 und 7 m nicht überschritten zu werden brauchen. Gefordert wird im allgemeinen eine möglichst gute Isolierung gegen Wärme und Schall der einzelnen Räume gegen einander. Im einzelnen hat man es bei Wohnhäusern immer mit einer größeren Zahl kleinerer Räume zu tun, für deren gegenseitige Abtrennung im Interesse der Ausnutzung der meist teuren Bodenverhältnisse Wände mit möglichst geringer Stärke vorhanden sind. Da die Bauordnungen vielfach Beschränkungen bezüglich der Höhe, bis zu der gebaut werden darf, enthalten, andererseits aber angestrebt wird, die Zahl der Geschosse im Interesse der wirtschaftlichen Ausnutzung möglichst groß zu machen, so ergibt sich die Forderung geringer Deckenstärken.

Bei den Schul-, Kranken- und Verwaltungshäusern handelt es sich meist um öffentliche Bauten, auf die einschränkende Bestimmungen nicht so sehr Anwendung finden. Die intensive Raumausnutzung auf Zentimeterspielraum hat nicht eine solche Rolle, da die Einzelräume entsprechend ihrer Zweckbestimmung größer gehalten werden müssen. Schließlich stehen für solche Gebäude meist größere Mittel zur Verfügung, die die Wahl besserer und dauerhafter Materialien nicht nur zulassen, sondern gebieten.

Bei der 2. Gruppe, den Geschäfts- und Lagerhäusern, kommen meist größere Nutzlasten und vor allem größere Spannweiten in Betracht, denn hier wird die Forderung der Weiträumigkeit verbunden mit größter Tragfähigkeit erhoben. Möglichst große Säle, ohne jede Behinderung

durch Stützen, die eine beliebige veränderliche Aufteilung durch leichteste Wände zulassen, sollen meist geschaffen werden.

Bei den Hallenbauten aller Art handelt es sich um die Ueberdeckung großer Flächen bei tunlichst guter Belichtung. Als wirksame äußere Kräfte sind hier Wind- und Schneelasten zu berücksichtigen. Die Anordnung von Säulen oder Binderposten ist in den Fällen, wo es sich um

Werkstätten handelt, meist nicht störend, da solche für die Anordnung von Transmissionen, Kranbahnen u. dgl. vorteilhaft verwendet werden können.

Bei den beiden ersten Gruppen wird noch die Forderung der Feuersicherheit hinzukommen, die für die letzte meist bedeutungslos ist.

Bei allen heute ausgeführten Bauten wird Eisen verwendet und zwar, wenn wir von dem zu Schlosserarbeiten absehen, in der Hauptsache zu den tragenden Konstruktionen der Decken und Dächer.

Für die Decken sind in Gebrauch: Holz-

balkendecken, Träger-Decken und Decken in Eisenbeton. Für alle drei Arten gibt es die verschiedensten Ausführungsformen. Dächer werden ebenfalls in Holz, Eisen und Eisenbeton hergestellt.

Für den Wohnhausbau ist überwiegend — von den Ausführungen in einigen Großstädten, bei besseren Einfamilien-Häusern und dergl. abgesehen — die Holzbalkendecke als die meist noch überall absolut, wenn auch nicht relativ billigste im Gebrauch. Zur Aufnahme von Wänden, Dachpfosten, Herstellung von auskragenden Balkonen werden im großen Ganzen Träger verwendet.

Die übrigen unter Gruppe 1 angeführten Bauten werden allgemein mit massiven Decken ausgerüstet, die Dachstühle hierfür werden meist in Holz konstruiert. Für die tragenden Kon-

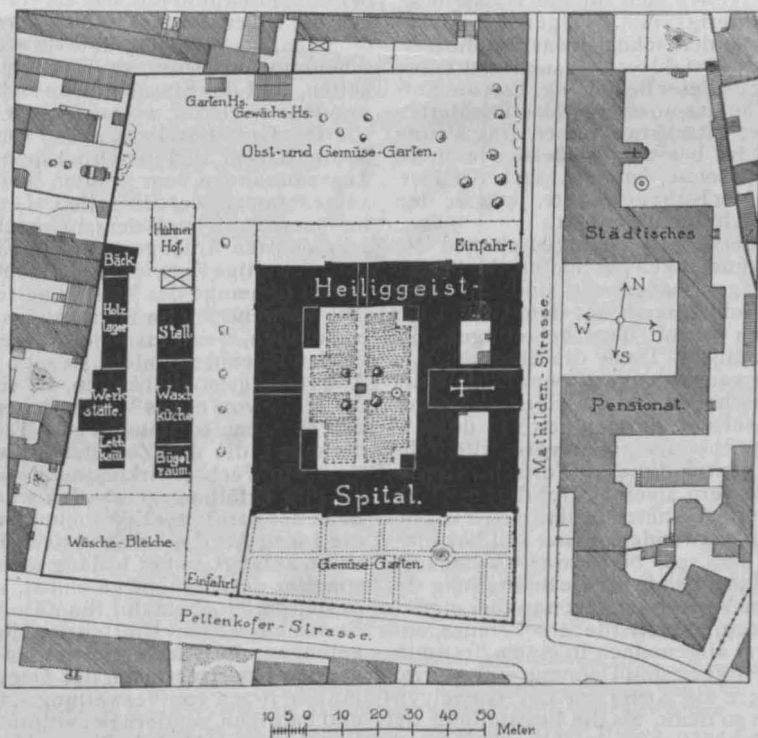
struktionen der Geschäfts- und Lagerhäuser einschließlich der Dächer ist die Ausführung in Eisen oder Eisenbeton das gebräuchliche, und dasselbe, aber unter starker Bevorzugung des reinen Eisenbaues, gilt für die 3. Gruppe.

Das Material, in dem das Eisen zur Verwendung gelangt, ist Flußeisen, Gußeisen, Stahlformguß und Schmiedestahl. Die Bedeutung der beiden letztgenannten bleibt aber auf die Fälle der Großkonstruktion beschränkt. In der Verwendung von Gußeisen ist man zurückhaltender



Das ehemalige Heiligeist-Spital an der Mathilden-Strasse um 1900.

Nach dem für das neue Spitalgebäude zur Erinnerung gefertigten Gemälde von Fr. Rinner.



Das Heiligeist-Spital an der Mathilden-Strasse um 1900.

Das Heiligeist-Spital in München.



geworden. Es konnte, da seine Biegezugfestigkeit nur gering ist, ohnehin nur in Säulen Verwendung finden. Da ferner der Vorteil der bequemen Formgebung durch die Forderung der feuersicheren Ummantelung aber nicht recht zur Geltung gebracht werden konnte, da das Gußeisen außerdem in bezug auf Festigkeit und Sicherheit dem Flußeisen unterlegen ist, so ist es durch Stützen aus Flußeisen immer mehr ersetzt worden.

Mannigfaltig sind die Formen der Verwendung des Flußeisens. Das einfache Flacheisen zur Armierung von Holzbalken hat nur mehr historische Bedeutung. Auch die früher öfter verwendeten Schienenprofile findet man nur noch selten und dann höchstens zu Fundamentverstärkungen oder dergleichen. Das Feld behaupten die Normalprofile, wie sie als Stabformisen zu genieteten Konstruktionen verbunden und als Träger in I- und C-Form geliefert werden, und schließlich das Rundeisen, das, früher nur zu Ankern, Schraubenbolzen und dergl. verarbeitet, nach Aufkommen des Eisenbetons ein ausgedehntes Feld der Verwendung gefunden hat. Neben dem Rundeisen muß noch das Bändeisen genannt werden. Beide kommen allerdings nicht als selbständige Konstruktionsglieder, sondern als Teile einer Verbundkonstruktion zur Wirkung. Nur eine ihrer besten Eigenschaften, die Zugfestigkeit, wird dabei ausgenutzt, während der Widerstand gegen Druck von dem in dem Verbundkörper wirkenden zweiten wohlfeileren Material, dem Beton bzw. Stein, geleistet wird.

Die Entstehung der Formen der Normalprofile fällt in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Um diese Zeit wurden die ersten I-Träger in England gewalzt. Die Gestaltung der Normalprofile, die sich auf I-, C-, L-, T-Eisen bezog, ist nahezu unverändert geblieben, bis im Jahre 1902 die breitflanschigen Spezialträger hinzukamen. Die Vorteile der breitflanschigen Träger liegen in dem größeren Widerstandsmoment bei eingeschränkter Konstruktionshöhe. Besonders letzterer Umstand kann bei mehrgeschossigen Gebäuden nicht unerheblich ins Gewicht fallen. Allerdings haben die breitflanschigen (Grey-)Träger einen höheren Einheitspreis.

Auf die Entwicklung der jetzt gebräuchlichen Profile hat die Verbesserung der Eigenschaften des Eisens einen erheblichen Einfluß ausgeübt, z. T. ist dadurch ihre Ausgestaltung erst möglich geworden. Solange man auf Schweißeisen angewiesen war, ergaben sich für die Herstellung der höheren Profile Schwierigkeiten. Träger von 400 mm waren unter diesen Umständen schon etwas Besonderes. Die Herstellung von Bessemerstahl brachte auch noch keine grundlegende Änderung in dieser Beziehung. Erst die Entphosphorung nach dem Thomasprozeß mit der erleichterten Erzeugung im Großbetrieb hat sehr raschen Umschwung gebracht, der nicht nur das basische Flußeisen rasch an Stelle des Schweißeisens setzte, sondern auch die Herstellung aller Profile größter Höhe gestattete. Jetzt werden schweißeiserne Träger nicht mehr gewalzt.

Für die Festigkeit und sonstigen Eigenschaften des Bauwerkseisens sind Bestimmungen geschaffen, die für die Ausführung von Lieferungen maßgebend sind. So lästige Bestimmungen vielfach sein können, auf dem Gebiet der Materialerzeugung haben sie mit dazu beigetragen, die Fortschritte zu beschleunigen. Denn die erhöhten Ansprüche der Abnehmer zwangen zu rastlosem Eifer in der Verbesserung der Eigenschaften und der Herstellungsmethoden. Leider waren auf der anderen Seite in den aus Sicherheitsgründen erlassenen Baupolizeivorschriften Bestimmungen vorhanden, durch die diese Fortschritte wieder eingeeengt wurden, insofern, als eine durch die besten Eigenschaften gerechtfertigte Ausnutzung verhindert wurde.

Das zu Bauzwecken verwendete Eisen soll bekanntlich eine Zugfestigkeit von 3700 bis 4400 kg/qcm bei 20% Dehnung haben. Das Maßgebende für die Beurteilung des Eisens in bezug auf seine Verwendung ist nun aber eigentlich nicht die Zugfestigkeit, sondern die Streckgrenze, und nur insofern, als diese im allgemeinen in einem bestimmten Verhältnis zur Zugfestigkeit und Dehnung stehen wird, ist es berechtigt, letztere als Kriterium der Güteeigenschaften anzusehen, um so mehr, als die Feststellung der Zahlen für die Streckgrenze nicht so leicht und einwandfrei erfolgen kann, wie die der erstgenannten Zahlen.

In einigen neueren Eisenarten, dem Nickelstahl und dem Elektroisen, stehen Eisensorten zur Verfügung, die mit höherer Zugfestigkeit größere Dehnung vereinigen. Mit der höheren Festigkeit und der dadurch bedingten zulässigen höheren Beanspruchung ist eine Verminderung des Eigengewichtes verbunden, also Verringerung der toten Last, die in vielen Fällen erwünscht ist, und darum die Verwendung dieses Eisens empfohlen wird. Zunächst wird seine Verwendung nur bei Großkonstruktionen und zwar besonders da, wo an Frachten gespart werden muß, erhöhte Bedeutung gewinnen.

Im Vorstehenden wurde das Material geschildert, das für die Verwendung im Hochbau zur Verfügung steht und mit dem die verschiedenen Baugruppen ausgeführt werden sollen. Ist dieses nun geeignet, die besonderen Anforderungen, die jede von ihnen stellt, zu erfüllen? Und in welcher Form findet es am zweckmäßigsten Verwendung: als reiner Eisenbau oder als Eisenbetonbau? Für die Beurteilung dieser Frage ist ausschlaggebend der Kostenpunkt; denn nur dann ist eine Baumethode die vorteilhafteste, wenn sie neben Erfüllung aller technischen Anforderungen zugleich die wirtschaftlichste Art der Ausführung darstellt.

Die Anforderungen technischer Natur hat der reine Eisenbau im wesentlichen voll auf überall erfüllen können, er hat sie zum Teil erst sogar entstehen lassen, und auch die ästhetischen Ansprüche des Architekten wurden befriedigt, sobald man sich bei Verwendung des neuen Materials von den alten Stilformen frei gemacht und den besonderen Eisenstil, der eine Verkörperung des Zweckmäßigen mit dem Notwendigen ausdrückt, gefunden hatte. Ihm anhaftende Mängel waren trotz vorhandener weitgehender Feuersicherheit das Fehlen absoluter Feuerfestigkeit und die Unterhaltung. Die erstere spielt für Trägerbauten, die letztere für reine Eisenkonstruktionen eine Rolle. Die Feuerfestigkeit kann erreicht werden, denn es ist möglich, durch eigene Ummantelungen den nötigen Schutz herbeizuführen. Die Kosten dafür beeinflussen allerdings die Kosten der Gesamtausführung erheblich, sobald es sich nicht bloß um einfache in massiven Decken angeordnete Trägerlagen, sondern um Unterzüge und Säulen handelt. Für den Rostschutz sind wiederholte Anstriche allerdings nicht zu entbehren. Diesem Nachteil stehen aber andere weitgehende Vorteile gegenüber, so daß man ihn getrost in Kauf nehmen kann. In seiner Feuersicherheit, dem absoluten Widerstand gegen organische Einflüsse, der zehnmal größeren Festigkeit gegenüber nur achtmal größerem Gewicht, die auch durch die verschiedenartigsten Belastungseinflüsse unverändert bleibt, besitzt das Eisen Eigenschaften, die es dem Holz und auch dem Stein so weit überlegen erscheinen läßt, daß von einem eigentlichen Wettbewerb zwischen beiden Materialien nicht die Rede sein kann, weil bei vielen Ausführungen für den Baustoff die dem Eisen eigentümlichen Eigenschaften schlechterdings unentbehrlich sind. Im Eisenbeton aber ist ihm ein Wettbewerber erwachsen, der auch alle die Eigenschaften in sich vereinigt, die das Eisen so schätzenswert machen, und da ergeben sich für die Entscheidung, wo Eisen, wo Eisenbeton, größere Schwierigkeiten, weil der Eisenbeton an sich in allen den Fällen anwendbar erscheint, wo man Eisen verwendet.

Das Grundsätzliche aller Eisenbeton-Konstruktionen beruht darauf, daß die Druckspannungen vom Beton, die Zugspannungen zum größten Teil von der Eiseneinlage aufgenommen werden sollen. Die Verteilung des Eisens im Querschnitt muß dementsprechend erfolgen. Aus bescheidensten Anfängen hat die Eisenbetonbauweise eine ganz gewaltige Entwicklung genommen, die in ihrer Schnelligkeit diejenige des Eisens übertrifft. Das ist, soweit man ihre Verwendung im Hochbau ins Auge faßt, nicht so ganz erstaunlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß es sich für den Eisenbeton nicht so sehr um die Schaffung neuer Anwendungsmöglichkeiten, als vielmehr darum handelte, die Stelle von etwas Vorhandenem einzunehmen. Durch den Eisenbau entstanden zum Teil erst ganz neue Anforderungen, die ihre Zeit der Entwicklung brauchten, und für die in Wechselwirkung auch erst wieder die Grundlagen für ihre Erfüllung geschaffen werden mußten. In dieser Beziehung trifft der Eisenbeton fertige Verhältnisse an. Auf die ganze Art des konstruktiven Bauens, soweit es Disposition anlangt, hat er bislang nicht den Einfluß ausgeübt, wie dies der Eisenbau getan hat. Im wesentlichen handelte es sich im Hochbau für ihn darum, sich an die Stelle des Eisens zu setzen. Und das ist ihm in erheblichem Maße gelungen. In Eisenbeton werden heute nicht nur die tragenden Konstruktionen der Decken, Stützen und Dächer für alle Arten von Verwaltungs-, Geschäfts-, Lagerhäusern und Fabriken, sondern neuerdings auch Hallenbauten, wie Bahnhofs- und Markthallen und Kirchenschiffe ausgeführt. Eine solche Entwicklung konnte nicht ohne Einfluß auf die Produktion bleiben, und der nachteilige Einfluß kommt in den Zahlen des Formeisenabsatzes zum Ausdruck.

Der Inlandsabsatz betrug in runden Zahlen:

t		t	
1904 . . . .	905 000	1907 . . . .	1 028 000
1905 . . . .	1 060 000	1908 . . . .	835 000
1906 . . . .	1 203 000	1909 . . . .	1 045 000

Er ist also von 1,2 Millionen auf 830 000 t gesunken. Ein Teil dieses Rückganges ist auf die rückläufige Konjunktur zu schieben, aber man kann auch ganz sicher einen Teil auf die Entwicklung des Eisenbetons zurückführen.



ren. Andererseits ist eine Steigerung des Stabeisen-Absatzes unverkennbar, den man zum guten Teil dem Eisenbeton zu danken hat. Der Verbrauch an Eisen für eine einzelne Ausführung in Eisenbeton bleibt allerdings weit unter demjenigen bei einer Ausführung mit Trägern und genieteten Konstruktionen — für gewöhnliche Hochbauten kann man ihn wohl zu höchstens 40—45% des letzteren annehmen —, aber dafür kommt Eisenbeton und damit Eisen auch für Ausführungen zur Anwendung, bei denen bislang Eisen gar nicht oder kaum gebraucht wurde. Neben den Fällen, wo der Eisenbeton an Stelle des Holzes getreten ist, sind es, um einige Fälle anzuführen, seine Verwendung zu Gründungen in Gestalt von Pfählen und armierten Platten, zu Futtermauern, Talsperren und auch hohen Schornsteinen. Gerade auf dem Gebiete der Gründungen zeigt er gegenüber dem faulenden Holz und dem rostenden Eisen seine Ueberlegenheit, eine Ueberlegenheit, die auf anderen Gebieten nicht vorhanden ist.

Wodurch ist es nun dem Eisenbeton gelungen, sich so schnell durchzusetzen? An sich bedeutet der Eisenbeton einen Fortschritt. Es muß ohne weiteres zugegeben werden, daß der Gedanke, der ihm zugrunde liegt, nämlich die Verbindung zweier in ihren Eigenschaften verschiedener Materialien und die Zuweisung der ihren besten Eigenschaften entsprechenden Arbeitsleistung an jedes derselben, ein überaus glücklicher ist.

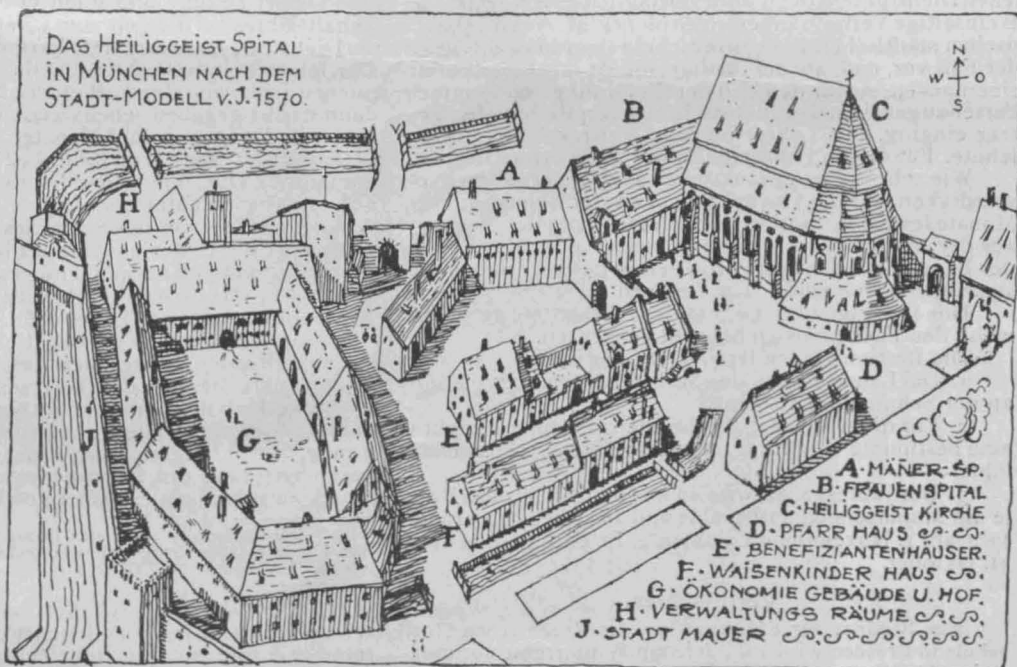
Aber ist es berechtigt, auf Grund der theoretischen Richtigkeit und Zweckmäßigkeit dieses Gedankens ihm eine so weitgehende Anwendung zu verschaffen, wie es jetzt vielfach versucht wird? Neben allen Vorzügen hat der Eisenbeton auch Mängel, die man nur da in Kauf nehmen sollte, wo sie von seinen Vorzügen tatsächlich aufgewogen werden.

Im Eisenbau hat man es mit Konstruktionen zu tun von vollständig gleichmäßigem Material, dessen beste Eigenschaften während der Herstellung kontrolliert und vor der Verarbeitung in vollem Umfang geprüft werden können. Die Verarbeitung selbst erfolgt größtenteils in der Werkstatt mit allen maschinellen Hilfsmitteln, die geeignet sind, Mängel menschlicher Arbeit auszuschalten. Die Kontrolle der richtigen Abmessungen der Konstruktions-Glieder, die sichere Ausgestaltung der Verbindungen ist auf das Leichteste zu erreichen. Die Prüfung ist

im wesentlichen schon in den Zeichnungen möglich. Beim Beton dagegen hat man es mit einem Material zu tun, dessen Festigkeits-Eigenschaften mit Mischungsverhältnis, Korngröße, Reinheit und Zusammensetzung sowie mit der Art der Verarbeitung in weiten Grenzen schwanken und das in seinem Verhalten gegen manche Einflüsse noch



Das ehemalige Heiliggeist-Spital am Viktualienmarkt um 1600, von Westen her gesehen. Nach dem von Franz Rinner für den Spital-Neubau zur Erinnerung gefertigten Gemälde.



Das ehemalige Heiliggeist-Spital am Viktualienmarkt, von Süden her gesehen. Nach dem im National-Museum in München befindlichen Sandtner'schen Stadtmodell vom Jahre 1570. Das Heiliggeist-Spital in München. Architekt: Städt. Baurat Hans Grässel in München.

wenig erforscht ist, und bei dem die Bestimmung seiner Festigkeits-Eigenschaften erst nach Verarbeitung zur Konstruktion möglich ist. —

(Schluß folgt.)

#### Zur Neugestaltung der bayerischen Baugewerkschulen.

Der „Fränkische Kurier“ brachte kürzlich, an die bayerischen Baugewerkschullehrer gerichtet, folgende Notiz „Zur Baugewerkschulfrage“, die wir für beachtenswert genug halten, sie hiermit in den Spalten der Fachpresse zu wiederholen:

„Die kommende Umgestaltung der bayerischen Baugewerkschulen wird, wie immer sie auch im besonderen sich gestalten möge, sicherlich in dieser oder jener Art wirtschaftliche Interessen der Baugewerkschullehrer berühren und bei der vorhandenen Tendenz der Vereinheitlichung wird sie um diese heute noch vielfach zersplitterten Interessen ein vergemeinsamendes Band schlingen: ein Umstand,

wenig erforscht ist, und bei dem die Bestimmung seiner Festigkeits-Eigenschaften erst nach Verarbeitung zur Konstruktion möglich ist. —

der die Lage reif erscheinen läßt, eine Organisation der bayerischen Baugewerkschulmänner ins Leben zu rufen.

Um nur einige der Aufgaben der neuen Körperschaft zu nennen, sei folgendes hervorgehoben: Werden Sommerkurse auch außerhalb Münchens eingeführt, so werden an den also ausgebauten Schulen die Pflichten der Schüler und Lehrer ungefähr dieselben sein wie in München. (Das Pflichtstundenmaß bei ganzjährigem Betrieb ist in Augsburg vorläufig sogar höher als in München.) Anders steht es mit den Rechten. Hier sind die Schüler den Lehrern voraus. Während sie dieselben Rechte und spätere Besoldungs- und Beförderungsmöglichkeiten haben wie die Münchener Absolventen, stehen die Lehrer in den Besoldungs- und Beförderungsmöglichkeiten hinter den — vollständig gleichartig vorgebildeten — Lehrern der Münchener Baugewerkschule zurück. Hier gilt es also, Rechte zu erstreiten, die einem Teil der bayerischen Baugewerkschullehrerschaft ohne jeden Grund vorenthalten werden! Ferner: Für die Lehrer an den Schulen, die nur Winterbetrieb behalten, wird es notwendig sein, festere Garantien für die Unverletzlichkeit der freien Sommermonate zu schaffen. Endlich gilt es, so weit Aufgaben für die Organisation jetzt schon vorausgesehen werden können, in Wahrung bereits vorhandener Rechte wohl auf der Hut zu sein. Ist es uns doch zu Ohren gekommen, daß an einer Stelle, die sich als einflußreich auf den Umbildungsprozeß der bayerischen Baugewerkschulen erwiesen hat, die Absicht bestehe, die Einrichtung des sogenannten Pflichtstundenmaßes nicht nur zu stürzen (das ist ja bekanntlich bei den bayerischen Mittelschulen bereits geschehen), sondern an dessen Stelle eine täglich achtstündige Bureauzeit zu setzen, während der der Lehrer uneingeschränkt zu Dienstleistungen soll herangezogen werden können. Eine Absicht, gegen die wie ein Mann aufzustehen die bayerische Baugewerkschullehrerschaft alle Ursache hätte\*.

Diese Ausführungen mögen noch dahin ergänzt sein, daß es statt „Für die Lehrer an den Schulen, die nur Winterbetrieb behalten“ besser hieße: „Für die Lehrer, die nur zum fünfmonatlichen Dienst verpflichtet bleiben“ usw. Denn kein Lehrer einer städtischen Schule wird zu dauernd ganzjähriger Dienstleistung gezwungen werden können, da der Umfang seiner für den Winterbetrieb zugeschnittenen Dienstpflicht doch wohl vertraglich festgelegt ist und es einseitige Vertragsänderungen nicht gibt. An einer bayerischen städtischen Baugewerkschule liegt beispielsweise der Fall vor, daß, als die Stadtgemeinde mit den Lehrern einen neuen, sie für den Fall der Einführung von Sommerkursen zu ganzjähriger Dienstleistung verpflichtenden Vertrag einging, ein Lehrer jegliche Vertragsänderung ablehnte. Für diesen Lehrer bleibt der alte Vertrag in Kraft.

Wie sehr die im „Fränkischen Kurier“ erwähnte Notwendigkeit, für die Unverletzlichkeit der freien Sommermonate festere Garantien zu schaffen, dringlich ist, möge aus der Art der Interpretation, die eben jener alte Vertrag der Baugewerkschullehrer von Seiten der angerufenen Instanzen erfahren mußte, hervorgehen.

Die im folgenden berichteten Tatsachen verdienen wohl, den Fachgenossen bekannt zu werden.

Die Bestimmungen jenes Vertrages sind:

1. Der Lehrer hat „in den Monaten November bis März an der Schule tätig zu sein“.
2. Für diese fünfmonatliche Dienstleistung bezieht er eine bestimmte Vergütung, die den Namen „Jahresgehalt“ führt.
3. Der Jahresgehalt wird in zwölf gleich großen Raten je am Monatersten ausbezahlt und zwar beginnt er jedes Jahr am 1. November zu „laufen“. Er endet sonach am 31. Oktober.

#### Vermischtes.

Ein Seminar für Städtebau an der Technischen Hochschule in Dresden wird im nächsten Wintersemester eingerichtet werden, zu dessen Direktor Prof. M. Förster ernannt worden ist. An diesem Seminar werden sich eine Anzahl Professoren der Abteilungen für Hochbau und Bau-Ingenieurwesen beteiligen, und zwar Dr.-Ing. Bestelmeyer, Dr. Benck, Brt. Diestel, Dr. Esche, M. Förster, Geh. Brt. Frühling, Geh. Hofrat Dr.-Ing. Gurlitt, Geh. Hofrat Lucas, Präs. Geh. Mediz.-Rat Dr. Renk, Dr. Wuttke. Auch sollen jetzt oder später noch andere, außerhalb der Hochschule stehende Kräfte herangezogen werden. —

Die St. Michaeliskirche in Hildesheim. „In dem Bericht „Die St. Michaeliskirche zu Hildesheim“ in der „Deutschen Bauzeitung“ XLIV. Jahrgang No. 46 wird gesagt, daß die alten Malereien der Holzdecke im Mittelschiff nach meinen Angaben kopiert und ausgebessert würden. Diese Angabe ist unrichtig. Herr Geheimrat Prof. Mohrmann hat als Bauleiter den Maler Karl Bohlmann mit der Wiederherstellung der berühmten Deckenmalerei beauftragt und ich habe

4. Im Falle einer „Mehrbelastung“ ist dem Lehrer das Recht auf eine nach bestimmten Normen sich berechnende besondere Vergütung zugesichert.

Um die Sachlage richtig und klarsichtig zu beurteilen, ist es nötig, sich stets gegenwärtig zu halten, daß es durch Gerichtserkenntnis festgestellt ist: je ein Jahresgehalt ist die Vergütung für je eine fünfmonatliche Arbeitsleistung. Ferner, daß die von einem sogenannten Jahresgehalt\*) überschattete Wegstrecke stets die Zeit vom 1. November bis 31. Oktober ist. Der Fall einer „Mehrbelastung“ ist aber immer dann gegeben, wenn innerhalb der Zeitstrecke vom 1. November bis 31. Oktober mehr als fünf Monate Dienst geleistet werden müssen.

Während nun vor dem Jahr 1907/08 in jedem Jahr die Monate November bis März zu durchdienen waren, waren im Jahr 1907/08 zu durchdienen: November, Dezember, Januar, Februar, März und die zweite Oktoberhälfte, in Summa fünfundeneinhalb Monate. Der das Jahr 1907/08 entlohnende Jahresgehalt ist aber vertraglich lediglich die Vergütung für eine fünfmonatliche Arbeitsleistung. Es ist in diesem Jahr also mehr Arbeit geleistet als bezahlt worden. Mithin liegt der Fall einer „Mehrleistung“ oder „Mehrbelastung“ vor und der Lehrer hätte vertraglich Anspruch auf besondere Vergütung. Dieser Anspruch wurde mit der Begründung abgewiesen, die „Mehrleistung“ des Jahres 1907/08 gleiche sich im folgenden Jahr, also innerhalb der Zeit vom 1. November 1908 bis 31. Oktober 1909, durch die „entsprechende Minderleistung“ wieder aus. Diese Begründung der Abweisung ist falsch! Denn es wurden im Jahr 1908/09 nicht viereinhalb, sondern wieder fünf Monate durchdient, nämlich: November, Dezember, Januar, Februar, erste März- und zweite Oktoberhälfte. Und auch in den Folgejahren bleibt diese Dienstverteilung bestehen, da „bis auf Weiteres“ die Schulperiode nicht wie früher am 1. Nov., sondern am 15. Okt. beginnt.

Der Fall hat seinerzeit auch Preßäußerungen veranlaßt; der „März“ hat für den um sein Recht kämpfenden Baugewerkschullehrer eine Lanze gebrochen, indem er das Unhaltbare der gegnerischen Einwände klarlegte.

In der Tat: der Standpunkt der Stadtgemeinde X ist unhaltbar. Denn es geht doch wohl nicht an, zu dem Lehrer zu sagen: „Du hast mir für den Jahresgehalt fünf Monate Dienst zu tun“ und dann unter Festschraubung des Gehaltsjahres auf die Zeit vom 1. November bis 31. Oktober der Dienstperiode völlig freie Verschiebbarkeit beizulegen. Das letztere ist geschehen, und da die zur Schlichtung berufenen Instanzen den Fall einer „Mehrbelastung“ immer dann nicht gegeben sehen, wenn die einzelne Dienstperiode die Dauer von fünf Monaten nicht überschreitet, so ist damit der Stadtgemeinde das Recht zuerkannt, fünfmonatliche Dienstperioden in ganz beliebigen Zwischenräumen aufeinanderfolgen zu lassen, eine Vertragsauslegung, die von der Seele des Vertrages, daß je ein Jahresgehalt, der unveränderlich am 1. November zu laufen beginnt und am 31. Oktober ausgelaufen ist, je eine fünfmonatliche Arbeitsleistung vergütet, schlechterdings nichts mehr am Leben läßt.

Woraus zu ersehen ist, daß die Vertragsauslegung, die die betreffenden Lehrer sich gefallen lassen mußten, zu Folgen führt, die, wäre der „Fall“ seinerzeit den bayerischen Baugewerkschullehrern bekannt gewesen, wohl in der Mehrzahl das Bewußtsein geweckt hätte: *Tua res agitur*. Grund genug, um durch Schaffung einer Organisation der Interessenvertretung der Berufsgenossen künftig mehr Nachdruck zu geben, als es bisher geschehen konnte. — D.

\*) Der infolge der geringeren Inanspruchnahme natürlich beträchtlich kleiner ist, als der der übrigen technischen Gemeindebeamten mit gleicher Vorbildung.

garnichts damit zu schaffen, weil ich überhaupt keine Hand an das alte Werk legen wollte. Mit der Bitte um eine gefällige Notiz in Ihrer Zeitung zur Richtigstellung dieser Angelegenheit zeichnet hochachtungsvoll ergebenst H. Schaper“.

Schwebefähre über die Oste bei Osten. Zu den im Vorjahre über diesen Bau auf S. 665 ff. veröffentlichten Mitteilungen wird uns von der ausführenden Firma, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., nachträglich davon Kenntnis gegeben, daß auch der Staat zu den Kosten eine erhebliche Beihilfe in Höhe von 13000 M. geleistet habe. Wir entsprechen dem Wunsche, unsere Darstellung nach dieser Richtung zu ergänzen. —

Inhalt: Das Heiliggeist-Spital in München. — Die Verwendung von Eisen im Hochbau. — Zur Neugestaltung der bayerischen Baugewerkschulen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Das Heiliggeist-Spital in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.

Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





**D**IE ARCHITEKTUR AUF DER GROSSEN BERLINER KUNST-  
 AUSSTELLUNG 1910. \* VORSCHLAG FÜR DIE UMGESTAL-  
 TUNG DES PARISER PLATZES UND DES BRANDENBUR-  
 GER TORES IN BERLIN VON PAUL WALLOT IN DRESDEN.  
 \* ANSICHT DES TORES VON DER TIERGARTENSEITE.  
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG \* XLIV. JAHRG. 1910, NO. 54. ≡





Vorschlag zur Umgestaltung des Pariser Platzes in Berlin von Paul Wallot in Dresden.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 54. • BERLIN, DEN 6. JULI 1910.

## Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910.

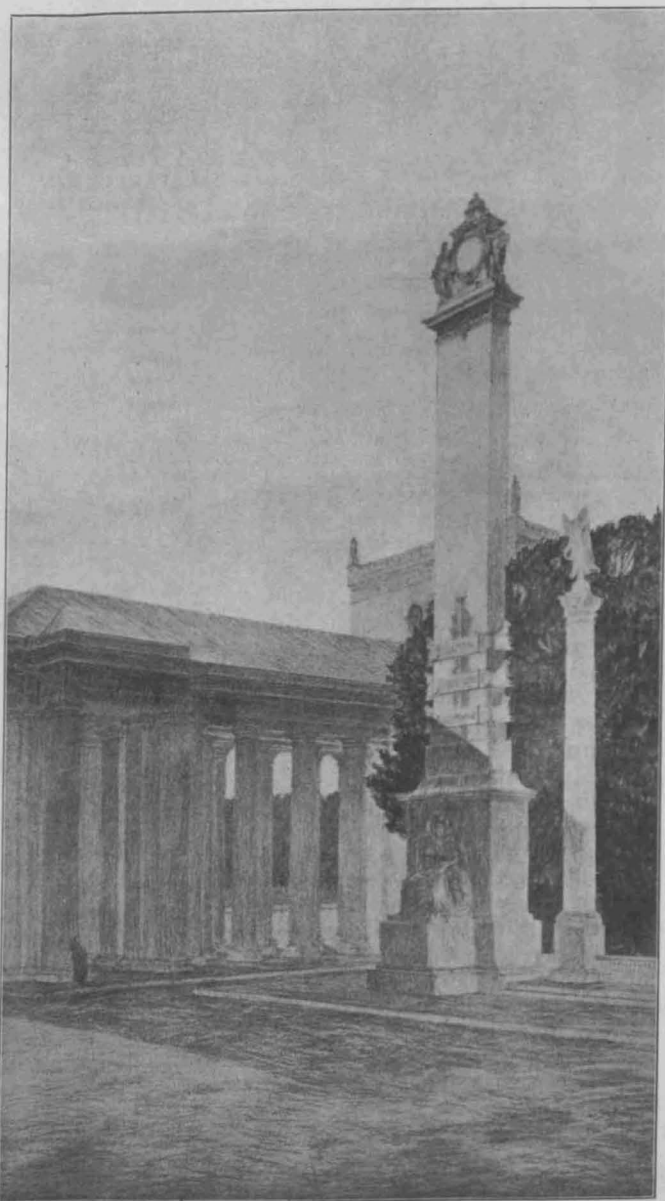
(Schluß aus Nr. 50.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abb. S. 420 u. 421.



ie Grundzüge einer individuellen Behandlung der einzelnen Teile des Wohnhauses im Inneren wie im Äußeren im Gegensatz zu dem früheren Kastenbau werden auch auf das Schulhaus übertragen, für das Wilhelm Brurein in dem Entwurf für eine Friedrich-Franz-Schule mit Schul-

Museum für Rostock ein durch seine Massengruppierung anziehendes Beispiel gibt. Verwandte Auffassungen finden sich in dem Alumnat Paulinum in Dahlem bei Berlin von Carl Kujath, in dem Modell zu einer Gemeinde-Doppelschule von Blunck & Müller, sowie in dem Modell für ein Reform-Gymnasium für Tempelhof bei Berlin von Köhler & Kranz. Alle diese Entwürfe versuchen, den Gesamteindruck der Schulhausgruppe etwa dem einer erweiterten Wohnhausgruppe zu nähern und dem Schüler den Unterschied zwischen Heim und Schule im Charakter des Gebäudes nach Möglichkeit zu verringern. Diese den Forderungen des Empfindungslebens entgegenkommenden Bestrebungen zeigen sich auch beim Krankenhaus, z. B. der Anlage für Reinickendorf von Mohr & Weidner. Der Wettbewerb zu einem Kurhause für Warnemünde hat bemerkenswerte Entwürfe von Brurein und Albert Froelich gezeitigt. Anschließend wären hier das Gesellschaftshaus der Schlesischen Gesellschaft für Vaterländische Kultur in Breslau von Rud. Zahn, sowie das Korpshaus für Marburg von Arn. Knoblauch zu nennen.

Von großer Fruchtbarkeit auf dem Gebiete des Wettbewerbes ist Albert Froelich, der für Deutschland wie für die Schweiz eine lebhaft Tätigkeit entfaltet. Sein Entwurf für die Erweiterung des Eidgenössischen Polytechnikums in Zürich sucht die Ueberlieferungen Gottfried Sempers zu wahren, während ein Entwurf für das Kunstmuseum in Basel in der Auffassung den Manen Arnold Böcklin's zu huldigen versucht und eine Arbeit von großem Wurf darstellt. Der Entwurf zu einem

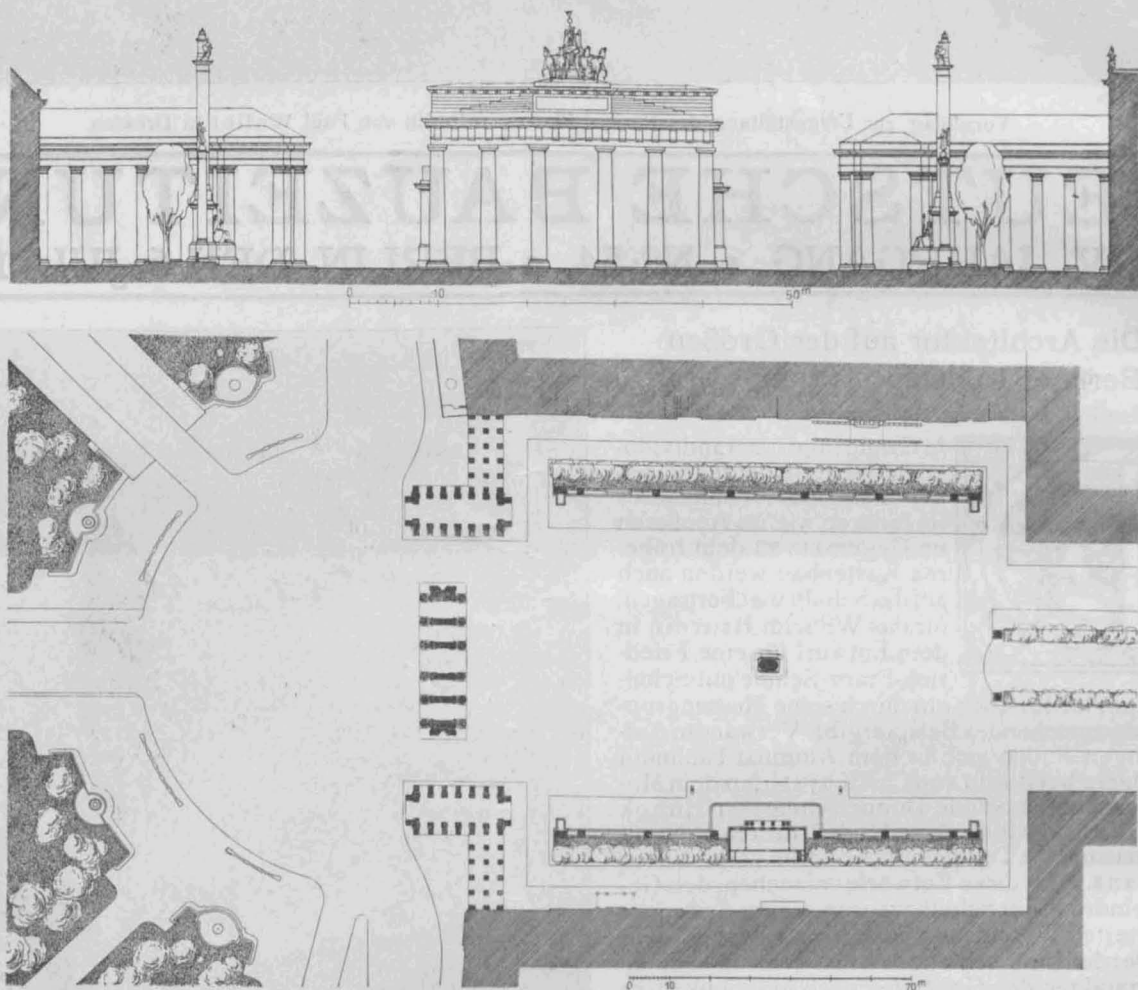


Stadt-Theater für Bremerhaven von Oskar Kaufmann zeigt die Eigenart, die der Urheber bereits beim Hebel-Theater in Berlin angeschlagen hat. Mit einigen Modellen für Reichsbanken hat sich auch Julius Habicht wieder eingestellt. Die Reichsbanken für Elbing, Siegen, Neße, Essen und Mannheim wollen an die baulichen Ueberlieferungen der einzelnen Städte anknüpfen und setzen diese Ueberlieferung meist mit Glück fort. A. F. M. Lange geht in der Fassade des Café Kerkau in Berlin eigene Wege, Arnold Hartmann betritt mit seiner Gedächtnishalle aus einem Entwurf für ein deutsches Pantheon das Gebiet des Heroischen. Mit flotten Reiseskizzen haben Arno Weber, Gust. Jäger, Heinz Becherer, mit schönen dekorativen Entwürfen Becker-Tempelburg, Rich. Guhr, Lessing & Risse und Aug. Unger die Ausstellung bereichert.

Ein eingehenderes Wort verdient der sehr interessante Vorschlag von Paul Wallot in Dresden für die

zeitig den Beweis, daß bei Erfüllung dieses Wunsches wirklich gute Verkehrsbedingungen nicht erzielt werden können. Wagen, die von der nördlichen Seite der Straße „Unter den Linden“ kommend nach den südwestlichen Stadtteilen fahren, würden sich auf dem Platz kreuzen mit jenen Wagen, die von der südlichen Seite kommend, die nordwestlichen Stadtteile erreichen wollen. Hierdurch würde der unmittelbare Verkehr zwischen den Linden und dem Brandenburger-Tor gestört und gehemmt. Um nach der Charlottenburger-Chaussee zu kommen, wären die Wagen zudem genötigt, nach der Mitte zurückzukehren, nachdem sie von den Linden bis hierher bereits viermal die Fahrt-Richtung gewechselt hätten.

Aber abgesehen von diesen mehr praktischen Erwägungen gibt der Vorschlag, in dieser Weise die Brandenburger-Tor-Frage lösen zu wollen, nach Wallot zu ernststen und berechtigten Bedenken Anlaß. Das Brandenburger-Tor in Verbindung mit seinen



Vorschlag zur Umgestaltung des Pariser Platzes in Berlin von Paul Wallot in Dresden.

Umgestaltung des Pariser Platzes und der Umgebung des Brandenburger Tores in Berlin. Seine Gedanken hat der Meister eingehend begründet.

Im Jahre 1906 hatte die kgl. preuß. Akademie des Bauwesens einen Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung von Entwürfen für eine Umgestaltung des Pariser-Platzes. Dem wachsenden Verkehr entsprechend sollten neue Verbindungen geschaffen werden zwischen Platz und Tiergarten, ohne jedoch die jetzige Gesamtwirkung des Platzes zu gefährden. Es wurde als wünschenswert bezeichnet, die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entstandenen Anbauten an das Brandenburger-Tor zu erhalten. Es hätten sonach die notwendigen weiteren Verbindungen zwischen innen und außen an Stelle der angrenzenden Wohngebäude geschaffen werden müssen.

Ein in No. 34 der „Deutschen Bauzeitung“ von 1908 veröffentlichter Entwurf trägt diesem Programm Rechnung, erbringt aber nach der Ansicht Wallots gleich-

Anbauten füllt jetzt in vortrefflicher Weise den Raum aus zwischen den anliegenden Häusern zur Rechten und Linken. Sobald aber diese Gebäude fallen, und man die Architektur der jetzigen Hallenbauten weiterführen wollte, würde sich diese ihrer bescheidenen Höhenabmessungen wegen — Säulenhöhe kaum 8<sup>m</sup> — als nicht mächtig genug erweisen zum Abschluß des großen Platzes.

Nach der Meinung des Meisters kann dem Verkehr nur dann in großzügiger und einfachster Weise Rechnung getragen werden, wenn die an der Westseite neu zu schaffenden Durchbrechungen unmittelbar den beiden Verkehrswegen der Straße „Unter den Linden“ gegenüber liegen. Es würden mit anderen Worten die jetzigen Anbauten fallen und die beiden Wohnhäuser ersetzt werden müssen durch Architekturen von solchen Abmessungen, daß sie imstande sind, im Verein mit dem Tor und ohne dieses in seiner Erscheinung zu beeinträchtigen, den Platz in wirkungsvoller Weise

abzuschließen. Hätte man vor 50 Jahren, zur Zeit der Errichtung dieser Stüler-Blankenstein'schen Anbauten, die rasche Vergrößerung Berlins ahnen können, hätte man für möglich gehalten, daß insbesondere im Westen vor seinen Toren Städte entstehen würden, so wäre nach Wallots Meinung schwerlich der Pariser-Platz derart zugebaut und abgeschlossen worden. Die „historische“ Bedeutung dieser Anbauten trete zurück gegenüber jener des eigentlichen Tores. Auch ihr künstlerischer Wert sei nicht so hervorragend, daß er ein dauerndes Hindernis sein dürfte für den Verkehr der großen Stadt nach außen.

Um dem Platz einen wirklich monumentalen Charakter zu geben, müßten nach der Annahme Wallots auch die verschiedenartigen Hausfassaden der Nord- und der Südseite ausgeschaltet werden können. Ein Abbruch derselben ist natürlich ausgeschlossen. Denn selbst wenn man die Mittel zu einem solchen aufwenden wollte, so wäre zunächst nichts gewonnen: eine Kulisse würde fallen und eine andere nicht mehr erfreuliche neue würde sich auf tun.

In vorliegendem Entwurf ist daher vorgeschlagen, das Zurücktreten der Häuserfluchten durch Bäume in gleicher Weise zu erreichen, wie dies „Unter den Linden“ selbst bereits vorbildlich durchgeführt ist. Der Abstand dieser Baumreihe von den dahinter liegenden Häusern würde so groß werden können, wie er noch vor einigen Jahren auf der nördlichen Seite der Straße „Unter den Linden“ war. Und es würde der Zweck dieser Baumreihen auch dann erreicht werden, wenn sie nicht so dicht heranwachsen, wie sie auf der Perspektive des Platzes am Kopf dieser Nummer dargestellt sind.

Durch diese Baumkulissen in Verbindung mit den vor ihnen aufgestellten, den Blick nicht hemmenden leichten Architekturen wird der Platz in wirkungsvoller Weise abgeschlossen und gleichzeitig verschmälert, damit den Linden nicht mehr quer vorgelegt erscheinen. Um die Geschlossenheit des Platzes noch zu verstärken, stehen die Säulen und Balustraden um einige Stufen erhöht über dem Bürgersteig.

Die Wache, welche jetzt in der Ecke neben dem Tor liegt, ist in dem Entwurf in die Mitte einer der Seitenfronten des Platzes gerückt.

Es ist nicht zu verkennen, daß diesem Entwurf Erwägungen von außerordentlicher künstlerischer Tragweite zugrunde liegen, welche die ernsteste Beachtung verdienen. Die künstlerische Kraft der Vorschläge, wie sie auf unserer Bildbeilage, in den Abbildungen S. 417 und in dem Lageplan S. 418 dargestellt sind, ist so bedeutend, daß man sich unter Umständen entschließen könnte, die historischen Ueberlieferungen zugunsten der neuen Vorschläge fallen zu lassen. Der Platz ist wohl von Anfang an als geschlossener Platz angelegt worden. Die ehemalige Umfassungsmauer von Berlin schloß auch ihn ein; in ihr bildete das Brandenburger-

Tor stets einen Durchlaß nach außen, der freilich heute seine Bedeutung zu einem Teil — nicht ganz, denn das Tor scheidet den bebauten Teil der Stadt vom unbebauten des Tiergartens — verloren hat. Ferner war der Platz stets als vorgelagerter Platz gedacht, als monumentale Endigung einer monumentalen Straße. Wir glauben aber, diese geschichtlichen Erinnerungen, so wichtig sie Manchem erscheinen mögen, könnte man fallen lassen, wenn sie gegen etwas Bedeutenderes eingetauscht werden könnten. Diese Möglichkeit dürfte in dem Entwurf Wallots gegeben sein. Verschweigen wollen wir dabei freilich nicht, daß es uns, besonders nach der Ansicht auf der Bildbeilage, scheinen will, als ob die neuen Abschlußbauten die Wirkung des Langhans'schen Torbaues in nicht erwünschter Weise beeinträchtigten. Doch ist das wohl lediglich eine Frage des Maßstabes, keine Frage von grundsätzlicher Bedeutung. —

Nach dem Profanbau der Kirchenbau. Er ist auf der Ausstellung verhältnismäßig reich und gut vertreten. Prächtig dargestellt ist Kickton's Entwurf zu einer evangelischen Kirche für Philippsburg in Lothringen; eine interessante Baugruppe aus Kirche und höherer Schule hat Otto Kuhlmann für Baumschulenberg-Treptow entworfen; des gleichen Künstlers Modell für eine Kirche in Spandau zeigt gute Gruppenwirkung. Sehr eigenartig sind die Entwürfe zu Kirchen für Memmingen und Uerdingen von Otto Orlando Kurz in München. Für letztere Stadt lieferte auch Ludwig Paiffendorf in Cöln einen beachtenswerten Entwurf, Bangert einen nicht minder interessanten Entwurf für Schöneberg. Mit Glück beschreiten Heidenreich & Michel in den Dorfkirchen das Gebiet des Gemütvollen; ein Beispiel dafür sei unsere Abbildung S. 421.

Vielleicht darf hier auch ein kurzer Hinweis auf die Wiedergabe der Wohnräume Goethe's in Weimar durch Otto Rasch eine Stelle finden.

Zu einer in hohem Grade beachtenswerten Sonderausstellung haben Jürgensen & Bachmann zahlreiche Werke ihrer feinen künstlerischen Tätigkeit, die es vermeidet, betretene Pfade zu gehen, vereinigt. Die Art der Künstler weiteren Kreisen zu zeigen, haben wir auf den Seiten 420 und 421 einige der Werke wiedergegeben. Was die Arbeiten auszeichnet, ist eine selten unbefangene Natürlichkeit des Empfindens bei hochentwickeltem malerischem Gefühl. Die Einwirkungen der Heimat sind unverkennbar und auch berechtigt, besonders bei Arbeiten, die für die nördlichste Provinz des Reiches bestimmt sind. Im übrigen ist es unmöglich, auf Einzelnes einzugehen. In buntem Wechsel sind der Profanbau wie der Sakralbau, das Wohnhaus wie die Ausstellungshalle, das Rathaus wie die Schule vertreten. Nur eines kann man bedauern, daß diese vielseitige Sonderausstellung ausstellungstechnisch viele Wünsche im Interesse der Darbietungen unbefriedigt läßt. —

— H. —

## Die Verwendung von Eisen im Hochbau.

Nach einem Vortrag von Ober-Ingenieur H. Fischmann in Düsseldorf, gehalten auf der Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Eisenhüttenleute“ zu Düsseldorf 1910. (Schluß).

**I**n der Berechnung der Eisenbeton-Konstruktion gibt es noch manche dunklen Punkte. Und dazu kommt noch die Schwierigkeit, die Ausführung mit der Annahme der Rechnung in Uebereinstimmung zu bringen. Wie sieht es manchmal mit der geforderten gleichmäßigen Verteilung des Eisens im Querschnitt aus, wie mit der Einhaltung des Abstandes der Eiseneinlagen vom unteren und oberen Plattenrande? Welchen Einfluß aber ein solches Abweichen von den rechnerischen Annahmen auf die Spannungsverteilung hat, zeigt ein kleines Beispiel, das mir gerade in einer früher einmal angestellten Berechnung vorliegt. Da ergeben sich, wenn anstatt des geforderten Abstandes der Eisen von 1 cm vom Rande 3,5 cm vorhanden sind, anstatt der rechnungsmäßigen Spannung von 40 kg für den Beton und 1200 kg für das Eisen in einer 12 cm starken Deckenplatte 60 kg bzw. 1535 kg/qcm.

Daß dieser Baustoff schon in der Hand eines sorgfältig arbeitenden Unternehmers eine größere Unsicherheit in sich birgt, als es bei der Eisenkonstruktion der Fall ist, erscheint sicher; wieviel größer wird aber die Gefahr, wenn der Unternehmer nicht größte Sachkunde und Zuverlässigkeit besitzt. Diese aber mangelt bis jetzt noch vielen Eisen-

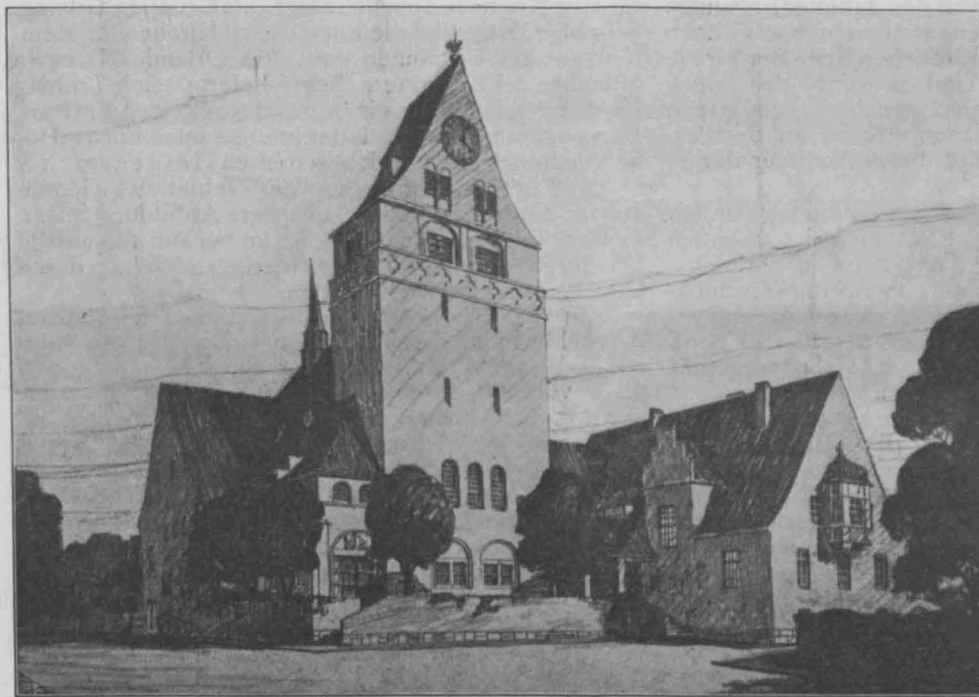
beton-Unternehmern und zwar meist denjenigen, deren Angebote dazu geholfen haben, das Märchen von der absoluten wirtschaftlichen Ueberlegenheit entstehen zu lassen.

Wie steht es in Wirklichkeit mit der wirtschaftlichen Ueberlegenheit? Daß sie in vielen Fällen vorhanden ist, soll nicht bestritten werden. Jedenfalls aber ist es falsch, zu behaupten, daß Ausführungen in Eisenbeton immer billiger seien. Nicht einmal für gleiche Konstruktionen, wie es die Zwischendecken eines Hochbaues sind, trifft dies zu.

Die Kostenfrage ist von zu vielen Faktoren abhängig, als daß sie ganz allgemein zugunsten der einen oder anderen Bauweise entschieden werden könnte. Will man einen wirklich zuverlässigen Vergleich haben, so darf man sich beispielsweise nicht darauf beschränken, die glatten Deckenpreise womöglich auch nur für einzelne Räume zu ermitteln, sondern man muß die Gesamtkosten ermitteln, die aufzuwenden sind für die Herstellung des ganzen Baues bei Verwendung von Decken in Eisenbeton und bei Verwendung von Ziegelsteindecken zwischen Trägern, wobei im ersten Fall auch vor allem diejenigen Aufwendungen zu berücksichtigen sind, die notwendig werden, um die Eisenbetondecken in bezug auf Wärme und Schall-Isolierung



zung den Trägerdecken einigermaßen gleichwertig zu machen. Aber auch auf andere Punkte ist Rücksicht zu spannen, da sich bei dieser Anordnung die kleineren Spannweiten ergeben. Die Fensterstürze müssen infolgedessen auch für die Aufnahme der Deckenlasten ausgebildet werden und erhalten wegen ihres unvorteilhaften Druck-Querschnittes eine verhältnismäßig starke Armierung. Die Kosten für sie beeinflussen den Gesamtpreis der Decken sehr ungünstig.



Ober-Realschule in Sonderburg (oben). Ev. St. Gertrud-Kirche in Lübeck (Mitte). Städtische Ausstellungs- und Festhalle für Frankfurt a. M. (unten). Architekten: Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg.

Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910.

nehmen. Bei Schulen und Verwaltungsgebäuden wird vielfach die Forderung von Plandecken in den einzelnen Zimmern erhoben. Das bedingt bei Ausführung in Eisenbeton,

Vorschriften der Baupolizei ausgeführt, für die Beanspruchung der Träger aber noch die alte Ziffer  $875 \text{ kg/qcm}$  zugrunde gelegt. Dabei ergab sich für ein Einfamilienhaus mit insge-

An einem Beispiel, das dem Submissions-Ergebnis für einen städtischen Schulneubau in Düsseldorf entnommen ist, läßt sich das ziffernmäßig belegen. Das billigste Angebot für Eisenbetondecken lautete über 39257,07 M. Dazu kamen für die abgleichende Zementfeinschicht 7957,50 M.; für Fensterstürze usw. waren gefordert 16236,36 M. Als Gesamtforderung ergab sich 63450 M. und da es sich um  $5305 \text{ qm}$  Decken handelte, ergaben sich als Einheitspreis der fertigen Eisenbetondecke rd. 11,9 M. Für Trägerdecken wurden gefordert einschl. Auffüllung und Zementfeinschicht 40188 M. Dazu kamen für Träger einschl. Verlegen noch 21797 M., sodaß sich das Gesamtangebot auf 61985 M. belief, woraus sich ein durchschnittlicher Deckenpreis von 11,68 M. errechnet.

Dieses Beispiel kann gleichzeitig als Beweis dafür dienen, daß auch in wirtschaftlicher Beziehung die Trägerdecke noch immer wettbewerbsfähig sein kann, wenn sie geschickt disponiert wird und mittlere Spannweiten sowie mittlere Nutzlasten in Frage kommen. Solche Fälle liegen auch meist im Wohnhausbau vor. Um das richtig zum Ausdruck zu bringen, muß man aber den Vergleich auf das Quadratmeter fertiger Fußbodenfläche beziehen. Die Aufwendungen, die zu dem eigentlichen Deckenpreis für die Fertigstellung des Fußbodens hinzukommen, sind nämlich bei den verschiedenen Deckenkonstruktionen auch recht verschieden, und können bei Wahl einer bestimmten Fußbodenart den Preis der einen Ausführung ungünstiger beeinflussen als bei einer anderen. Für verschiedene Bauten in Düsseldorf sind Vergleichsrechnungen durchgeführt, deren Ergebnis hier kurz mitgeteilt sei. Die statischen Berechnungen wurden mit den gleichen Annahmen für Belastung nach den maßgebenden

samt 578<sup>qm</sup> Deckenflächen in drei Geschossen bei einer Ausführung von Holzfußboden auf Trägerdecken 12,30 M. für das Quadratmeter, und bei Linoleum 13,10 M., während bei einer Ausführung auf Eisenbetondecken 13,80 bzw. 14,30 M. zu zahlen gewesen wären, im Durchschnitt für das ganze Haus berechnet. Für ein normales Etagenmietshaus stellen sich die entsprechenden Preise auf 12,95 bzw. 13,60 M. bei Trägerdecken und 13,25 bzw. 14 M. für Eisenbetondecken. Dazu muß bemerkt werden, daß in Düsseldorf wie im Rheinland überhaupt die Verhältnisse für den Eisenbetongünstig liegen, weil hier gutes Kiesmaterial billig zu haben ist, Ziegel-Hohlsteine, die bei Ausführung der Trägerdecken angenommen, dagegen teuer sind.

Anders gestalten sich die Preisverhältnisse in den Fällen, wo es sich um große Spannweiten in Verbindung mit größeren Nutzlasten handelt, also bei Magazinen und Lagerhäusern, auch Fabriken, bei denen solche Verhältnisse vorliegen. Hier wird, wenn die Kostenfrage die allein ausschlaggebende ist, die Entscheidung berechtigterweise viel häufiger zu Gunsten des Eisenbetons zu fallen sein.

Beim Vergleich sollte man sich aber nicht auf die Gegenüberstellung der glatten Ausführungskosten beschränken, sondern auch den Nebenkosten etwas Rechnung tragen, die zur Verschönerung des Bildes manchmal erheblich beitragen. Das sind in erster Linie die Tagelohn-Arbeiten, die bei Stemmarbeiten für die Installation von elektrischen Lichtleitungen, Gas, Wasser-Zu- und -Ablass entstehen. In einem modernen Fabrikbau ist die Zahl der zu verlegenden Leitungen eine erhebliche, und die sichere vorherige Disposition aller Einzelheiten ist nur in der Theorie möglich. Tatsächlich ist immer noch eine

Menge Stemmarbeit zu leisten, und jeder, der beide Bauweisen kennt und damit die Schwierigkeiten, die es macht, in erhärteten Beton Löcher zu stemmen, wird zugeben, daß die Kosten dafür ungleich höhere sind als bei dem Vorhandensein von Ziegelsteindecken. Noch ungünstiger wird es, sobald man tiefer einschneidende bauliche Veränderungen vorzunehmen hat. Diese werden sich ja nun

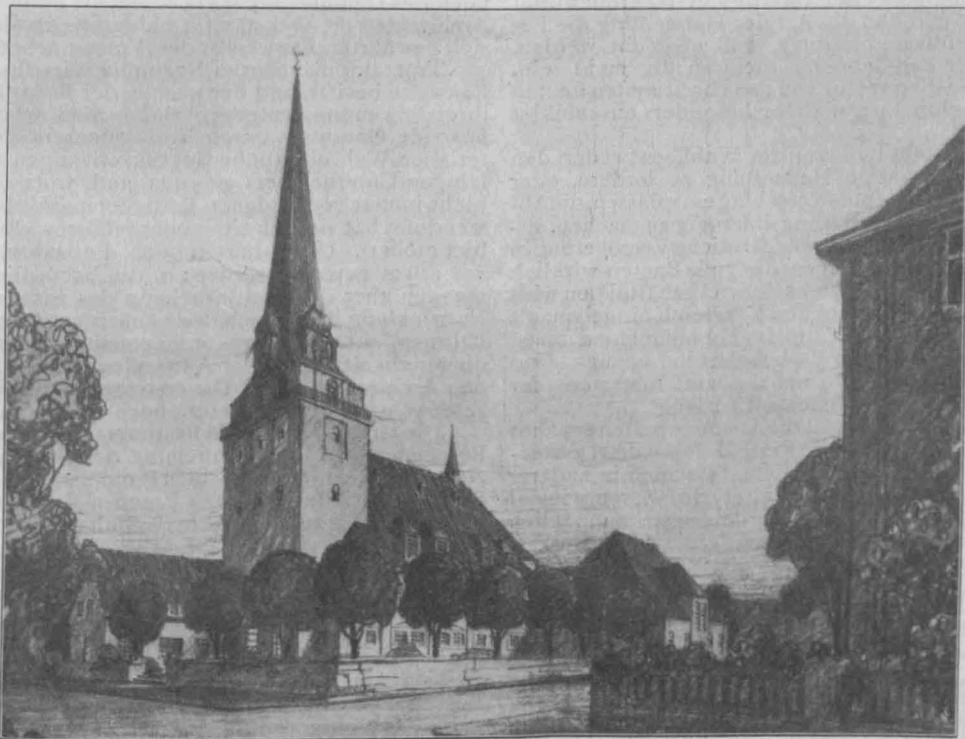
eherauf ein Mindestmaß beschränken lassen, der Vollständigkeit halber muß aber auch darauf hingewiesen werden. Ein weiterer, ziffernmäßig schwer auszu-drückender Nachteil liegt in der längeren Fertigstellungsdauer der Eisenbeton-Decken. Schon unter normalen Verhältnissen, d. h. bei guter Witterung, ergeben sich für einen mehrgeschossigen Bau einige Wochen Verzögerung; bei schlechter Witterung, durch die das Abbinden ungewöhnlich verzögert wird, können unter Umständen Monate daraus werden. An diese Möglichkeit wird nicht genügend gedacht, und sie ergibt sich leicht bei zum Herbst begonnenen Ausführungen, wenn vorzeitig Frost einsetzt.

Ein auf den ersten Augenblick bedeutungslos erscheinender Zeitgewinn von wenigen Wochen hätte verhindern können, daß eine mehrmonatliche Unterbrechung eintrat und damit die Fertigstellung bis zum Frühjahr hinausgeschoben wurde. Allerdings sucht man häufig unter dem Druck

der Verhältnisse diesen Nachteil auszugleichen, indem man durch frühes Ausschalen die Bauzeit abzukürzen versucht. Mit welchem Erfolg, das lehren die sich gerade mit Beginn des Winters immer häufenden Unfälle, als deren Ursache die Untersuchung zu frühes Ausschalen, öfter allerdings auch in Verbindung mit anderen Mängeln, ergibt. Trotzdem oben gegebene Zahlen die Möglichkeit be-



Kirche für Groß-Gandern in der Mark.  
Architekten: Heidenreich & Michel in Charlottenburg.



Kirche für Karlshorst bei Berlin. Architekten: Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg.  
Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910.

der Verhältnisse diesen Nachteil auszugleichen, indem man durch frühes Ausschalen die Bauzeit abzukürzen versucht. Mit welchem Erfolg, das lehren die sich gerade mit Beginn des Winters immer häufenden Unfälle, als deren Ursache die Untersuchung zu frühes Ausschalen, öfter allerdings auch in Verbindung mit anderen Mängeln, ergibt.

Trotzdem oben gegebene Zahlen die Möglichkeit be-



weisen, daß die Trägerbauweise an sich wettbewerbsfähig ist, kann ihre Anwendung häufig nicht durchgesetzt werden, weil tatsächlich ein billigeres Eisenbeton-Angebot vorliegt. Bei einer Reihe von untersuchten Submissions-Ergebnissen bleibt das Durchschnittsangebot in Eisenbeton über den Kosten für eine Ausführung mit Trägern. Die riesige Konkurrenz, die sich aus der Tatsache, daß in einzelnen Gegenden beinahe jeder Maurermeister auch Eisenbetonausführungen übernimmt, ergibt, zeitigt aber gewöhnlich einige ganz gewaltige Preisunterbietungen und liefert dadurch die „billigste Offerte“. Solchen Anbietern wird dann die Arbeit übertragen, und nur zu häufig ist die Folge ein Bauunglück. Der Preis ist unzulänglich, und nun muß gespart werden an Zement, Eisen, Ueberwachung, und alles geht auf Kosten der Solidität und Sicherheit. Die Feststellung, ob die verwendeten Rundeseisen 10 oder 11 mm Durchmesser besitzen, ist bei der an sich zulässigen Abweichung von der genauen Kalibrierung nicht immer leicht, und wenn man bedenkt, daß der Gewichtsunterschied 21% beträgt, so wird man die Größe der Gefahr und Versuchung, die für manche Unternehmer darin liegen kann, ermessen können. Gewiß finden Kontrollen der Güte der Ausführung statt, und in großen Städten mit gut organisierter Baupolizei, die über das nötige spezialfachverständige Personal verfügen, verhindern sie auch wohl im allgemeinen größere Unglücksfälle. Trotzdem kommt es vor, daß mehr oder minder faule Kompromisse geschlossen werden müssen.

Als wichtigstes Kontrollmittel wird die Prüfung des verarbeiteten Betons vorgenommen. Es werden Probewürfel aus der zu einzelnen Bauteilen verwendeten Betonmischung hergestellt und diese nach 28 Tagen zerdrückt. Sie sollen dann meist 200 kg/qcm Festigkeit besitzen. Diese Ziffern sind an sich erreichbar, sobald reines Kies- und Sandmaterial vorhanden ist. Zement gibt seltener Anlaß zu Beanstandungen. Meist sind ungenügende Festigkeiten auf unreines Rohmaterial zurückzuführen. Geeignetes Material ist in vielen Gegenden unmittelbar garnicht zu haben. Trotzdem tragen viele Unternehmer kein Bedenken, das vorhandene zu verwenden, und so ergibt sich dann Folgendes: Nach 28 Tagen stellt sich heraus, daß die verlangte Festigkeit nicht da ist. Das Bauwerk ist inzwischen weiter gediehen und steht im untersten Geschoß fertig da. Was nun? Der Unternehmer wird geneigt sein, die fehlende Festigkeit auf Zufälle bei der Anfertigung der Probewürfel zurückzuführen, und daß die Art der Herstellung die Festigkeit zu beeinflussen vermag, muß geglaubt werden, denn sonst würde der Gebrauch nicht so allgemein sein, daß die Arbeit des Stampfens von ganz bestimmten Leuten erfolgt, die manchmal sogar dafür besonders ausgebildet werden sollen.

Der Bauherr steht nun vor der Wahl, entweder den Abbruch und nochmalige Herstellung zu fordern, oder sich auf den meist gemachten Vorschlag einzulassen, die Abnahme von einer Probebelastung abhängig zu machen. Ersteres würde für ihn eine mehrwöchentliche Verzögerung in der Ingebrauchnahme bedingen, die viele Bauten wirklich nicht vertragen können. Unter solchen Verhältnissen wird der Bauherr um so lieber auf den Vergleich eingehen, als auch die Baupolizei gegen die Ingebrauchnahme meist nichts einwendet, wenn die Probebelastung genügt. Und diese muß ja genügen, denn bei ihr wird höchstens der Nachweis der doppelten Sicherheit verlangt.

Wenn vorhinschon einmal die Stemmarbeiten erwähnt wurden, um zu zeigen, welchen Einfluß sie auf den Deckenpreis auszuüben vermögen, verdienen sie auch in anderer Beziehung Beachtung. Jeder Bauleiter wird wissen, wieviel Aerger und Verdruß empfunden werden, wenn man täglich beobachten muß, wie Ausführungen eines Handwerkers durch andere aus Gleichgültigkeit oder Nachlässigkeit beschädigt werden. Verhängnisvolle Bedeutung gewinnt dieser Umstand, wenn durch unvernünftige Stemmarbeit wichtige Konstruktionsteile in ihrem Bestand gefährdet werden. Man sehe sich einmal einen großen Betonbau an und beobachte, mit welcher Seelenruhe ein Maurer einen Hauptbalken anstemmt, um einen Dübel einzusetzen, oder einen Schlitz haut für eine Rohrdurchführung. Halbe Säulenquerschnitte werden fortgestemmt und mit Gips wieder ausgeschmiert, und man muß sich nur wundern, daß nicht noch mehr dabei passiert. Jedenfalls ist häufig die Homogenität und der starre monolithische Charakter auf das Einschneidendste gestört.

Die Anpassungsfähigkeit wird häufig hervorgehoben. Sie ist in der Tat sehr weitgehend, was Formgebung anbelangt, aber vielfach wird sie auch auf Kosten genauerer Berechnung und damit Sicherheit ausgeführt. So kann man häufig beobachten, daß nachträglich Aussparungen von Oberlichtern, große Oeffnungen für Aufzüge und dergl. angeordnet werden, durch die eine starke Schwächung

meist der Druckquerschnitte von Balken stattfindet, ohne daß entsprechende Maßnahmen für die Verstärkung getroffen werden. Bei Untersuchung von Unfällen hat vielfach die eigentliche Ursache nicht klargestellt werden können. Ich glaube, daß mehr Unfälle, als bis jetzt festgestellt, auf Fehler oder Nachlässigkeiten in dieser Richtung zurückzuführen sind, und daß diesem Umstand mehr als es bisher geschehen, bei der Prüfung und Ueberwachung Rechnung getragen werden müßte.

Ganz unwirtschaftlich scheint mir der Eisenbeton für fachwerkartige Einzelausführungen zu sein. In Nr. 6 der „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ der „Deutschen Bauzeitung“ war in diesem Frühjahr die Ausführung eines Parallelträgers für 20 m Spannweite beschrieben, und seine Kosten wurden zu 3000 M. angegeben, von welcher Summe rund die Hälfte auf die Schalung entfallen ist. Ein für gleiche Belastung und nur mit 1000 kg/qcm dimensionierter Eisenschwerkträger würde rund 7300 kg gewogen und sicher nicht mehr als 1750 M. gekostet haben.

Auch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Eisenbetons für Dachkonstruktionen und Hallenbauten ist in den meisten Fällen nicht zu erbringen. Die Submissions-Ergebnisse für verschiedene Großkonstruktionen — die Zeppelin-Luftschiffhallen beispielsweise — beweisen es. Bei einem einfachen Saaldach für 25 · 15 m, dessen Ausführung in Eisenbeton oder Eisen in Frage kam, betrug der Kostenunterschied rund 4000 M. zugunsten des Eisens.

In einigen bemerkenswerten Fällen, wo größere Hallenbauten, wie der Bahnhof in Karlsruhe und die Garnisonkirche in Ulm, in Eisenbeton zur Ausführung gelangt sind, ist ein Vergleichsangebot in reinem Eisenbau nicht herangezogen worden, weil der Architekt von vornherein Eisenbeton als Baustoff bestimmt hatte.

Ich erhebe nicht den Anspruch, mit den gegebenen Ausführungen und Zahlen den Beweis dafür erbracht zu haben, daß in diesem Fall Eisenbeton unwirtschaftlich, in jenem wirtschaftlich sei. Ich will mit den paar Beispielen nur zeigen, daß es für die richtige Beurteilung der Kostenfrage nötig ist, in jedem Fall Vergleiche anzustellen und sich nicht auf die Beurteilung nach dem Gefühl und auf die bei einer bestimmten Einzelausführung einmal gemachte Erfahrung zu verlassen.

Tatsächlich ist zu beobachten, daß vielfach in Eisenbeton konstruiert wird, weil es „modern“ ist, und ich kann mich des Gefühles nicht erwehren, als wenn sich manche Architekten für rückständig halten, wenn sie älteren, an sich bewährten Bauweisen den Vorzug geben würden.

Trotz der mancherlei Nachteile, die die Eisenbeton-Bauweise besitzt, und der mancherlei Bedenken, die man ihrer Anwendung entgegenbringen muß, sobald nicht umfassende Garantien durch Vorhandensein guter Rohmaterialien, Wahleines unbedingt zuverlässigen und leistungsfähigen Unternehmers geboten sind, trotz der durchaus nicht immer vorhandenen Kostenersparnis bei ihrer Verwendung hat sie sich ein immer größeres Anwendungsgebiet erobert. Unter den Gründen, die das erklären, müssen vor allem genannt werden: 1. die behördlichen Bestimmungen über die Beanspruchung des Eisens; 2. die der Entwicklung des Eisenbetons äußerst günstigen Preisverhältnisse auf dem Eisen- und Zementmarkt, und 3. die Bequemlichkeit, die in der Anwendung dieser Bauweise für den Architekten liegt. Die ersteren haben die Kosten für Eisenkonstruktionen unnötig hoch werden lassen.

Die Grundlage für die Bestimmungen, die sich auf die Berechnung und Beanspruchung der Baumaterialien beziehen, bilden in den einzelnen Bundesstaaten Vorschriften der Ministerialinstanz. Für Preußen galt bis vor kurzem die Anweisung aus dem Jahre 1896 mit der Ergänzung durch den Runderlaß vom 11. Februar 1899. Danach durften Träger mit 875 kg/qcm, gegliederte Konstruktionen mit 1000 kg/qcm beansprucht werden. Nur für Staatsbauten wurden höhere Beanspruchungen, und zwar bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Wind- und Schneelasten bis zu 1600 kg/qcm für gegliederte Konstruktionen zugelassen. Für die private Bautätigkeit kamen solche Ziffern aber nicht in Frage. Alle Bemühungen, die schon vor Jahren bei der ersten Herausgabe des Normalprofilbuches erhobene Forderung einer Beanspruchung von 1200 kg/qcm für Flußeisen durchzusetzen, sind in der Zwischenzeit erfolglos geblieben. Erst jetzt, unter dem 31. Januar, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Frage durch einen neuen Erlaß den Wünschen der Eisenverbraucher wie Hersteller und Verarbeiter gleicherweise entsprechend geregelt und durch die Erhöhung der Beanspruchung auf im allgemeinen 1200 kg/qcm unter Festsetzung, daß diese Ziffern auch für die private Bautätigkeit gelten sollen, all den Fortschritten, die in der Zwischenzeit in der Herstellung des Eisens, Entwicklung der Rechnungsmethoden und der baupolizeilichen Prüfung und Ueberwachung gemacht worden sind, Rechnung getragen.



Nachdem Preußen in dieser Weise vorangegangen, steht zu erwarten, daß auch die übrigen Bundesstaaten ihre Bestimmungen sinngemäß abändern, und damit der wirtschaftliche Vorteil, der in einer erhöhten Beanspruchung liegt, bald ganz Deutschland zugänglich gemacht werden wird.

Mehr allerdings als durch die niedrige Beanspruchung ist die Eisenbauweise, wenigstens soweit sie auf der Verwendung von Trägern beruht, durch eine Bestimmung betreffend die Durchbiegung in der Entwicklung gehemmt und gegenüber anderen Bauweisen ungerechtfertigterweise schwer geschädigt worden. Die oberen Instanzen sind hierfür weniger verantwortlich. Solche Bestimmungen sind in dem Ministerialerlaß nicht enthalten. Sie sind selbständig von den lokalen Verwaltungen erlassen und alle Einzelbemühungen, sie zu beseitigen, sind bislang fruchtlos geblieben. Dabei ist eine solche Bestimmung als baupolizeiliche Vorschrift gar nicht aufrecht zu erhalten, denn diese Vorschriften über die Berechnung und Beanspruchung in den Baupolizei-Verordnungen sollen doch lediglich die genügende Festigkeit einer Konstruktion sicherstellen.\*) Die Forderung der Dimensionierung nach Durchbiegung hat eine unglaubliche Eisenverschwendung zur Folge gehabt, da sie die Wahl zwar bis drei Nummern höherer Profile bedingte, als mit Rücksicht auf Beanspruchung nötig gewesen wäre.

Das war ein unmittelbarer Einfluß, der es dem Eisenbau erschwerte, sich seine Bedeutung zu erhalten. Dazu kam ein schwerwiegender mittelbarer durch verschärfende Bestimmungen über die Ausführung von Stein- und Eisendecken. Die Verbindung solcher Decken mit dem Eisenbau ist besonders vorteilhaft wegen des geringen Eigengewichtes, das sie gegenüber Betondecken besitzen. Der Eisenbau hat diesen Verhältnissen bislang nicht genügend Beachtung geschenkt und es den zunächst beteiligten Steindeckenfirma allein überlassen, ihre Stimme dagegen zu erheben.

Während die amtlichen Bestimmungen die Eisenkonstruktionen verteuerten, ließen sich Eisenbeton-Konstruktionen unverhältnismäßig billig herstellen infolge der außergewöhnlichen Preisverhältnisse auf dem Eisenmarkt und in der Zementindustrie. Die Preise für Träger wurden durch den Stahlwerksverband auf einer zu den Herstellungskosten in angemessenem Verhältnis stehenden Höhe gehalten, während Stabeisen zu Preisen gehandelt wurde, die weit darunter lagen und die als durchaus unzulänglich bezeichnet werden müssen. War dies schon unter Berücksichtigung der Tatsache eines an sich geringeren Eisenverbrauches bei einer Eisenbeton-Ausführung für letztere günstig, so kamen ihr weiter die unsicheren Verhältnisse auf dem Zementmarkt mit der ständigen Unterbietung der Preise zustatten.

Die Bequemlichkeit, die für den Architekten in der Anwendung der Eisenbeton-Bauweise liegt, ist besonders nach zwei Richtungen vorhanden. Einmal wird durch das Vorhandensein von Spezialfirmen mit geschultem Personal dem Architekten die Vorbereitung seiner Bauten ganz gewaltig erleichtert. Nach Festlegung seiner Grundrisse, die übrigens vielfach immer mehr unter Außerachtlassung konstruktiver Gesichtspunkte erfolgt, werden die Kosten der Ausführung von einer Spezialfirma ermittelt. Diese übernimmt die Aufstellung der statischen Berechnungen sowie die Gewähr für die Genehmigung der Pläne. Auf sie wird die gesamte Verantwortung für die Richtigkeit der Berechnung und der Ausführung abgewälzt mit der Begründung, daß es sich um Spezial-Ausführungen handle, bei denen man von dem Architekten keine besondere Kenntnisse verlangen dürfe.

In der anderen Richtung liegt die Bequemlichkeit für den Architekten in der Ausführung selbst, insofern, als er bei Verwendung von Eisenbeton eine größere Zahl von Arbeiten in eine Hand zu vergeben vermag. Während sonst beispielsweise Binderkonstruktionen für ein Dach, die Lieferung von Trägern zu Decken und Unterzügen, die Ausführung der massiven Decken in der Regel an verschiedene Unternehmer zu vergeben sind, in den meisten Fällen wohl auch noch der Zimmermeister für die Herstellung der Sparrenlage, der Schlosser zur Ausführung einiger Verbindungen und Verlaschungen der Trägerlage herangezogen werden muß, sodaß mit fünf Unternehmern zu arbeiten und damit von seiten des Architekten viel mehr Dispositionsgeschick aufzuwenden ist, wenn alles gut ineinandergreifen soll, arbeitet der Architekt, sobald er Eisenbeton wählt, mit einem einzigen Unternehmer und überläßt diesem die Disposition.

Es war vorher gesagt, daß die Fertigstellung eines

\*) Anmerkung der Redaktion. Die nähere Begründung des Redners hierzu ist fortgelassen, da sie sich mit seinen Ausführungen über die Frage der Durchbiegung deckt, die in No. 43 der „Deutschen Bauzeitung“ d. J. bereits abgedruckt sind. —

Bauwerkes in Eisenbeton mehr Zeit erfordere als bei Ausführung in Trägern. Das muß bei normalen Konjunktur-Verhältnissen auch aufrecht erhalten werden. Es kann sich aber auch ändern in Zeiten, wo eine starke Beschäftigung der Walzwerke vorliegt. Wenn für Träger ein Vierteljahr und mehr Lieferzeit verlangt werden und der Weiterbau durch Fehlen einiger weniger Spezialträger, wie der Differdinger, aufgehalten wird, so geht natürlich leicht der an sich erzielte Zeitgewinn verloren. In dieser Beziehung ist in Zeiten hochgehender Konjunktur viel Unangenehmes widerfahren, und die Erinnerung daran haftet bei einzelnen Fachleuten so stark, daß sie auch jetzt, wo wohl jeder Auftrag in angemessener Frist erledigt wird, annehmen, Träger seien vor sechs bis acht Wochen nicht zu bekommen. Andererseits ist eine ebenso starke Mißstimmung darüber zurückgeblieben, daß in Einzelfällen das liefernde Werk auf der Abnahme zum vorgeschriebenen Termin bestand, obschon der Bauherr dazu infolge unvorhergesehener Verzögerung im Baufortgang, die als vis major aufzufassen war, nicht in der Lage war. Die verfrühte Sendung verursachte nicht nur erhebliche Unbequemlichkeiten für den Abnehmer, sondern auch doppelte Transportkosten.

Ich habe versucht, in Vorstehendem die Gründe, die die beginnende Verschiebung in der Art des Bauens bedingen, näher auseinander zu setzen. Alles in allem genommen wird man sagen müssen, daß die Ausbreitung des Eisenbetons nicht etwa seiner unbedingten Ueberlegenheit in technischer und wirtschaftlicher Beziehung zu danken ist, als vielmehr dem Zusammenwirken verschiedener Faktoren, die es der Eisenbauweise schwer machten, ihre in vieler Beziehung tatsächlich vorhandene Ueberlegenheit zu beweisen. Daß diese Faktoren so mächtig werden konnten, liegt zum Teil wohl an der Gleichgültigkeit, mit der die Eisenindustrie der sich vollziehenden Wandlung im Bauwesen gegenüberstand, und die sie eine aufmerksame Verfolgung der Einzelvorgänge versäumen ließ.

Eisen für Bauzwecke kann nicht wie eine beliebige andere Ware gehandelt werden, sondern bei der Preisfestsetzung, bei der Art zu liefern, muß auf die übrigen Verhältnisse auf dem Baumarkte, auf die Bedürfnisse des bauenden Publikums, die Bequemlichkeit des Architekten weitestgehende Rücksicht genommen werden, wenn man nicht ins Hintertreffen kommen will.

Damit deute ich schon einige der Maßnahmen an, die m. E. geeignet sind, der reinen Eisenbauweise förderlich zu sein, und die ich in ihrer Gesamtheit als eine Durchtränkung des Handels mit technischem Geist bezeichnen möchte. Daneben dürften aber auch technische Maßnahmen noch möglich sein, um das erstrebte Ziel zu erreichen. Die bessere Ausnutzung des Eisens ist erreicht, soweit dies durch die Heraufsetzung der zulässigen Beanspruchung möglich ist. In vielen Fällen kann aber eine solche beste Ausnutzung doch nicht stattfinden, weil das am besten passende Profil fehlt. Ich bin mir sehr wohl bewußt, daß eine Vermehrung der gebräuchlichen Profile durchaus unerwünscht ist und man im Gegenteil auf ihre Einschränkung Bedacht nehmen sollte, aber andererseits muß darauf hingewiesen werden, daß die bei den höheren Profilen der I-Eisen zwischen den einzelnen Nummern vorhandenen Gewichts-differenzen recht erhebliche sind (sie betragen bis zu 10 und 12 kg gegen 2 bis 3 kg bei den niederen) und eine intensive Ausnutzung erschweren. Jedenfalls sollte man der schon lange bestehenden Frage nach Einführung solcher Zwischenstufen nochmals unter Berücksichtigung der gegen früher veränderten Verhältnisse näher treten. —

Mit den vorstehenden Ausführungen das Kapitel „Die Verwendung des Eisens“ erschöpft zu haben, nehme ich nicht im entferntesten in Anspruch. Es konnte und sollte sich nur darum handeln, Ihnen einen Ueberblick über die augenblicklichen Verhältnisse im Hochbauwesen zu geben und Ihnen zu zeigen, wie sehr die Eisenindustrie an ihrer Gestaltung interessiert ist. Aufhalten läßt sich keine Entwicklung, und in dieser Erkenntnis wird es auch der Eisenindustrie natürlich nicht entfallen, hemmend in die Entwicklung des Eisenbetons einzugreifen, aber sie hat m. E. ein Recht, diese Entwicklung in ihrem eigenen Interesse in die richtigen Bahnen zu leiten und nicht nur auf eine Entwicklung des Eisenbetons, sondern auf eine weitere Entwicklung des reinen Eisenbaues bedacht zu sein. Die von mir zur Erreichung des letzteren Zieles angedeuteten Mittel sind durchaus loyale und sie werden nur dazu helfen, eine richtige Begrenzung beider Bauweisen herbeizuführen und jeder von ihnen dasjenige Anwendungsgebiet zu sichern, auf dem sie auf Grund der ihr eigentümlichen Vorzüge besonders am Platz erscheint und somit die wirtschaftlichste Ausführungsform darstellt. Das muß als Endziel im Auge behalten werden. An dieses Ziel Arbeit und Intelligenz zu setzen, ist berechtigt und wird unserem ganzen Wirtschaftsleben zum Segen gereichen. —

## Neue Verfügungen des kgl. Polizei-Präsidiums zu Berlin.

### I.

**N**euere von der Abteilung für Feuerwehr mit den mechanischen Rettungsleitern angestellte Versuche ergeben, daß eine nicht in gerader Linie verlaufende Durchfahrt bei einer Durchfahrtsbreite von nur 2,3 m, wie sie die Baupolizeiverordnung vom 15. August 1897 als Mindestmaß vorschreibt, nur so weit gekrümmt sein darf, daß der Radius ihrer Mittellinie mindestens 8 m beträgt. Ist die Durchfahrt breiter, so kann der Krümmungsradius geringer sein.

Deshalb soll fortan bei allen neu anzulegenden Durchfahrten der Krümmungsradius der Mittellinie von 8 m als Minimum künftig nur dann zulässig sein, wenn die Bahn mindestens 3,5 m breit ist. (Bei 10 m Radius genügt 3,2 m, bei 20 m Radius 2,6 m Breite usw.) Geknickte Durchfahrten sind so anzulegen, daß eine gekrümmte Bahn von der entsprechenden Breite eingetragen werden kann, doch ist dabei von Fall zu Fall nach Anhörung der Abteilung für Feuerwehr zu entscheiden. —

### II.

**Vorschriften für Räume zur Unterbringung von Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren.**

1. Kraftwagen mit Benzin- und anderen Verbrennungsmotoren sind tunlichst in besonderen Baulichkeiten unterzubringen. Die Benutzung von Kellerräumen ist in der Regel unzulässig.

2. Die Umfassungswände der Baulichkeiten sind massiv herzustellen. Jeder einzelne Raum muß mit feuerfester Decke und feuerfesten Scheidewänden ohne Oeffnungen von mindestens 10 cm Stärke abgeschlossen sein. Etwa vorhandene Fenster und Oberlichte sind aus Siemens-Drahtglas, Elektrogas oder gleichwertigem Material in Eisenrahmen herzustellen.

Reparaturwerkstätten müssen von den Wagenräumen durch feuerfeste Wände ohne Oeffnungen von mindestens 10 cm Stärke abgeschlossen sein.

3. In einem und demselben Raum dürfen in der Regel drei Wagen eingestellt werden.

4. Der unverbrennliche Fußboden muß ölfest sein und Gefälle nach einem herausnehmbaren Fangbehälter zur Aufnahme ausfließenden Benzins oder ähnlicher Brennstoffe haben. Reste von Benzin oder ähnlichen Brennstoffen dürfen keinesfalls in die städtische Kanalisation abgeführt werden.

Für die Ableitung der Abwässer ist die Genehmigung

der Städtischen Polizeiverwaltung, Abteilung II, nachzusuchen.

5. Türen in Frontwänden müssen nach außen aufschlagen. Türen und Fenster unter Räumen zum dauernden Aufenthalt von Menschen müssen mindestens 1 m ausladende Schutzdächer oder 1 m tief herabhängende Schutzstreifen aus unverbrennlichem Material erhalten.

Als unverbrennliches Material gilt auch das oben unter Ziffer 2 Absatz 3 erwähnte.

6. Feuerstätten dürfen in den Wagenräumen nicht vorhanden sein. Niederdruck-Dampfheizung und -Warmwasserheizung sind zulässig. Die Heizregister und Heizrohre müssen aber durch Drahtgitter oder perforiertes Eisenblech mit ausreichendem Abstand geschützt sein.

7. Die Beleuchtung darf nur durch unter Luftabschluß brennende elektrische Glühlampen mit dicht schließenden Ueberglocken, die auch die Fassung der Lampen umschließen oder durch dicht von den Wagenräumen abgeschlossene Außenbeleuchtung erfolgen. Im übrigen sind die Vorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker für die Errichtung elektrischer Starkstromanlagen maßgebend.

Wo aus Betriebsrücksichten Steckkontakte (z. B. zum Ableuchten der Wagen) nicht entbehrt werden können, ist gegen die Benutzung der v. Eick'schen Steckkontakte, wenn sie durch ihre Ausführung und das verwendete Material ein sicheres Funktionieren gewährleisten und mindestens 1,5 m über dem Fußboden angebracht werden, nichts einzuwenden.

8. Der Wagenraum darf nur mit elektrischen oder Sicherheitslaternen nach Davy'schem System betreten werden. Anzünden von Feuer oder Licht, Anzünden und Auslösen der Wagenlaternen sowie Rauchen ist untersagt. Diese Anordnung ist an den Eingangstüren in augenfälliger Weise durch dauerhaften Anschlag bekannt zu geben.

9. Es ist für eine reichliche Bodenentlüftung Sorge zu tragen.

10. Für die Aufbewahrung der zum Betrieb erforderlichen Vorräte von Benzin oder anderen Mineralölen sind die Bestimmungen der Polizeiverordnung über den Verkehr mit Mineralölen maßgebend. In den Wagenräumen und Reparaturwerkstätten dürfen weder gefüllte noch leere Gefäße für Benzin oder ähnliche Brennstoffe aufgestellt, auch mit Benzin getränkte, gebrauchte Putzlappen nicht aufbewahrt werden. —

## Wettbewerbe.

**Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer höheren Mädchenschule zu Buer in Westfalen** ergeht vom Amtmann daselbst für die in Rheinland und Westfalen ansässigen deutschen Architekten zum 15. September 1910. 3 Preise von 1000, 700 und 500 M. Ankäufe für je 500 M. vorbehalten. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Landesbaurat Zimmermann in Münster, Stadtbaurat Arendt in Gelsenkirchen, Beigeordneter Reg.-Bmstr. a. D. Steinke in Buer und Arch. Dipl.-Ing. Rummel in Frankfurt a. M. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Bauamt Buer i. W. —

**Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die architektonische Ausgestaltung des Hafenkopfes bei der Einfahrt in den Osthafen von Frankfurt a. M.** wird vom Tiefbauamt in Frankfurt für die daselbst geborenen oder ansässigen Architekten zum 1. Sept. d. J. erlassen. 3 Preise von 1500, 1000 und 500 M. 1 oder 2 Ankäufe für je 300 M. Das Preisgericht besteht aus dem Vorstand des Tiefbauamtes, Stadtrat Franze, Geh. Ob.-Brt. Prof. K. Hofmann in Darmstadt, Stadtverordn. Reg.-Bmstr. Lion, Stadtverordn. Arch. Lönholdt, Landeskonserv. Prof. Luthmer, Stadtrat Schaumann, Vorstand des Hochbauamtes, Mag.-Bau-

rat Uhlfelder, sämtlich in Frankfurt. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Tiefbauamt. —

**Zu einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für eine neue evangelische Kirche in Schöneberg bei Berlin,** eines Gotteshauses mit 700 Plätzen für ein Gelände in der Heilbronner-Straße, forderte der Kirchengemeinderat die Architekten Deneke, Jürgensen & Bachmann, Kraaz, Kröger und Schweitzer auf. Das Preisgericht entschied sich für den Entwurf der Architekten Jürgensen & Bachmann. Seiner Entscheidung folgte der Kirchengemeinderat jedoch nicht, sondern forderte Deneke und Schweitzer zu einem erneuten Wettbewerb auf. Dem Sieger soll die Ausführung übertragen werden. Man darf auch in diesem Falle fragen, wozu ein Preisgericht bestellt wurde, wenn man seinem Spruche nicht folgen will! —

**Inhalt:** Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910. (Schluß.) — Die Verwendung von Eisen im Hochbau. (Schluß.) — Neue Verfügungen des kgl. Polizei-Präsidiums zu Berlin. — Wettbewerbe. — Max Honsell †. —

**Hierzu eine Bildbeilage: Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910.**

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

## Max Honsell †.

Am Abend des 1. Juli verschied in Karlsruhe nach langem Krankenlager der Großherzoglich Badische Finanzminister Wirkliche Geheime Rat Prof. Dr.-Ing. Max Honsell, einer der hervorragendsten Angehörigen unseres Faches, ein seltener Mann, gleich bedeutend in den von ihm ursprünglich als Beruf erwählten Ingenieur-Wissenschaften, wie in der Wissenschaft des Finanzwesens des badischen Staates, zu dessen Leitung ihn das Vertrauen des verstorbenen Großherzogs berief. Wir haben es nicht zum geringsten Honsell zu verdanken, wenn die Anschauung erschüttert wurde, daß der technische Beruf keine Staatsmänner hervorbringe, denn Honsell war ein Staatsmann in des Wortes edelster Bedeutung. Er galt als solcher uneingeschränkt seit der großen und denkwürdigen Rede, seiner letzten Kundgebung, die er vor einem halben Jahre in der zweiten Kammer des badischen Landtages hielt, seit jener Rede, deren Eindruck der badische Ministerpräsident Freiherr von Dusch in einem Nachruf auf den Entschlafenen in der zweiten Kammer als „erhebend und ehrwürdig“ bezeichnete. —



AS HEILIGGEIST-SPITAL AM DOM-  
PEDRO-PLATZ IN MÜNCHEN. \* AR-  
CHITEKT: STÄDTISCHER BAURAT  
HANS GRÄSSEL IN MÜNCHEN. \*  
INNERES DER ANSTALTS-KIRCHE  
MIT BLICK GEGEN DEN CHOR. \*  
DEUTSCHE BAUZEITUNG  
\* XLIV. JAHRGANG 1910 \* NO. 55. \*





Ansicht am Dom-Pedro-Platz.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 55. • BERLIN, DEN 9. JULI 1910.

## Das Heiliggeist-Spital in München.

Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München.

(Fortsetzung aus No. 53.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 428 und 429.



Das neue Gebäude bildet den Teil jener Gruppe städtischer Bauten, die in einheitlicher und planvoller Weise am östlichen Ende des Nymphenburger Schloß-Kanales in München errichtet wurde. Wir haben in Nr. 1 dies. Jahrganges ein perspektivisches Bild jener Bautengruppe nach einer Zeichnung wiedergegeben. Der Lageplan S. 426 zeigt die Anordnung des Gebäudes am Dom-Pedro-Platz und seine Beziehungen zu den umliegenden Straßen. Das Gelände, das einen Knick zeigt, mißt innerhalb der Straßen-Begrenzung 20 506 qm. Das Hauptgebäude wurde parallel mit der Taxis-Straße, das Nebengebäude parallel mit der Hanneberg- und der Pasch-Straße erbaut.

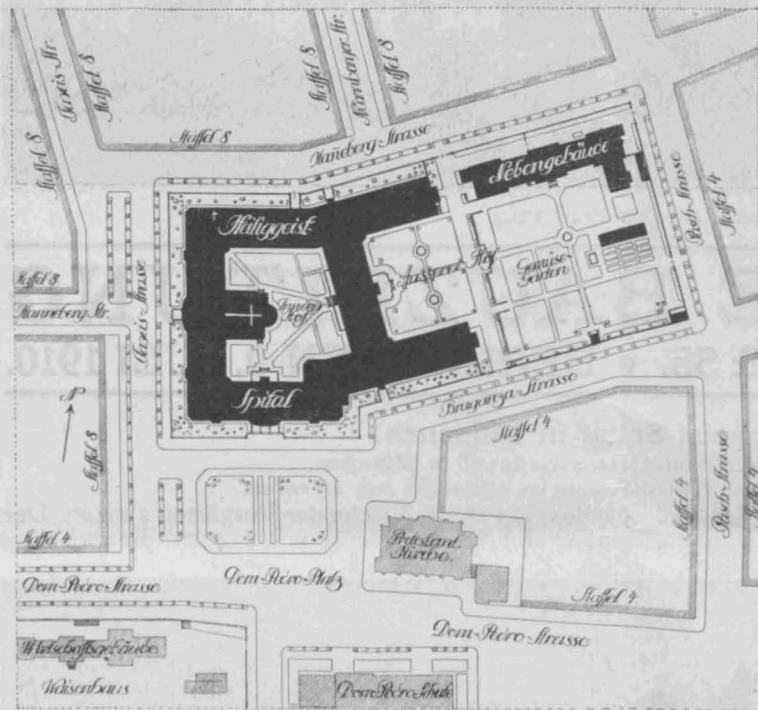
Das Hauptgebäude, das eigentliche Spital, steht auf einer 80 cm über dem Gartengelände liegenden Terrasse und folgt mit seinen Umrißlinien dem Zuge der umgebenden Straßen, von denen es durch Vorgärten getrennt ist. Es umschließt im unregelmäßigen Viereck einen inneren Hof. In zwei über das Viereck nach Osten sich erstreckenden Gebäudeflügeln sind die Küchenräume, die Schwesternwohnung und Krankenräume untergebracht. Der dreiteilige Haupteingang liegt am Dom-Pedro-Platz; neben ihm gewährt Zutritt zum Inneren eine Einfahrt von der Hanneberg-Straße, sowie mehrere Nebeneingänge von der Straße wie von den Höfen. Im ganzen führen vom Hauptgebäude 15 Ausgänge ins Freie. Die bebaute Fläche beträgt für das Hauptgebäude 6315 qm, für das Nebenge-



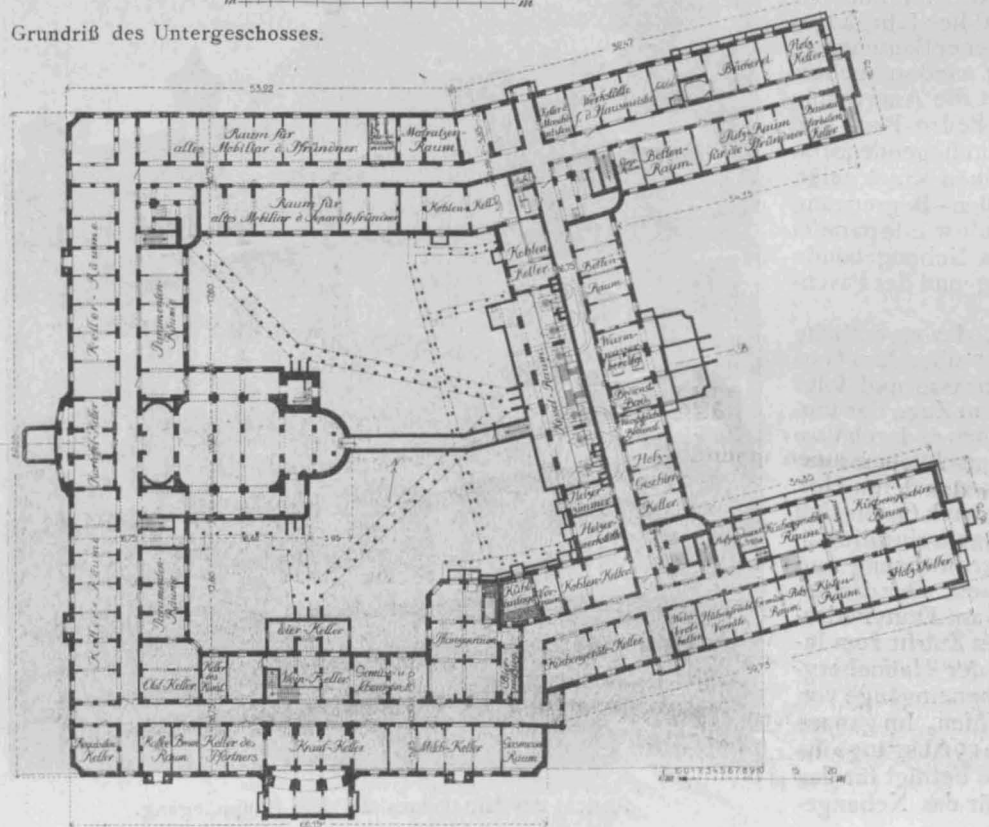
Ansicht des Mittelbaues mit dem Haupteingang.



0 1 2 3 4 5 10 15 20 m



Grundriß des Untergeschosses.



den beiden Flügel-Bauten liegende Fläche des äußeren Hofes mißt 2727 qm. Der Garten hat eine Ausdehnung von 4795 qm.

Die Räume sind zu beiden Seiten an Mittelgängen angeordnet, deren Breite sich zwischen 2,5 m und 2,8 m bewegt und die an beiden Enden erleuchtet sind. Sie verteilen sich auf ein Untergeschoß, ein Erdgeschoß, zwei Obergeschosse und ein ausgebauter Dachgeschoß.

Den Verkehr unter den Hauptgeschossen vermitteln die doppelarmige Haupttreppe, Nebentreppen, sowie ein hydraulisch betriebener Aufzug.

Im Kellergeschoß (unten) befinden sich die Aufbewahrungsräume für alle Arten von Küchenvorräten, Kühlanlagen für Fleisch und Bier, eine Kaffee-Rösterei, ein Brotbackofen, eine Räucherammer, das Kesselhaus mit Vorratskellern für die Heizung, mit Heizerzimmer und Maschinisten-Werkstätte, Warmwasserbereitungsräume, sowie Bäder für die Angestellten und Räume für die Habseligkeiten, welche die Pfründner beim Einzug in die Anstalt mitbringen.

Das Erdgeschoß (S. 428) enthält Räume für 167 Pfründner, die meist zu zweien, jedoch auch bis zu fünf Köpfen zusammengelegt werden; ferner zwei Unterhaltungszimmer, einen Speisesaal mit Bierschenke, die große Kochküche mit Spülraum, Dienstbotenraum und Vorratsraum, das Refektorium der Anstaltsschwestern, die Wohnungen des Hausgeistlichen, des Pförtners und des Maschinisten, sowie die Nebenanlagen, wie Bade- und Wäscherräume, Aborte usw. Von einem Vestibül an der Taxis-Strasse aus ist die katholische Anstaltskirche zugänglich, der zur Rechten gegen den Chor die Sakristei angeschlossen ist, während links neben dem Chor im Kirchturm eine Treppe bis zur Glockenstube führt.

Das I. Obergeschoß (S. 428) enthält wieder in der Hauptsache Räume für 206 Pfründner in derselben Zusammenlegung, wie im Erdgeschoß; ferner die Schlafräume für 28 Anstaltsschwestern, die Geschäftszimmer der Oberin und des magistratischen Verwaltungs-Rates, ein Sitzungszimmer, einen Speisesaal, zwei Unterhaltungs-Räume und die notwendigen Nebenräume. Von diesem Geschoß sind die Emporen der katholischen Anstaltskirche zugänglich, die 76 Plätze für Pfründner und 34 für Schwestern aufweisen. Ein protestantischer Betsaal für



50 Sitze liegt an der nordwestlichen Ecke dieses Geschosses.

Das II. Obergeschoß (S. 429) beherbergt 177 Pfründner und enthält für sie zugleich einen Speisesaal, zwei Unterhaltungsräume, die Krankenabteilung für Frauen mit 33 Betten und die für Männer mit 26 Betten, eine Teeküche, Zimmer für erkrankte Schwestern, Zimmer für Krankenwärter, Arzt und Bücher, Bade- und andere Nebenräume, sowie die Orgelempore und zwei Emporen mit 76 Plätzen für die Pfründner.

Das Dachgeschoß (S. 429) umfaßt die Zimmer für die weiblichen Dienstboten, ein Magazin für Kleider und Wäsche, sowie einen Wäscheraum für die Schwestern.

Die Grundfläche der Zimmer beträgt bei einer Belegschaft mit zwei Personen 23 qm, mit drei Personen 30 qm, mit vier Köpfen 38 qm und bei einer Belegzahl von fünf Personen 50 qm, sodaß durchschnittlich auf einen Insassen 10 qm Zimmerfläche kommen. Da die Stockwerkshöhen im Lichten 3,25 m betragen, so ergeben sich rund 30 cbm Luftraum auf einen Insassen.

Das Nebengebäude (S. 429) ist ein langgestrecktes Bauwerk an der Nordseite des Nutzgartens. Es enthält ein Erdgeschoß, ist teilweise unterkellert und hat teilweise ausgebautes Dachgeschoß. Im Keller befinden sich das Kesselhaus und Vorratsräume; im Erdgeschoß die 170 qm große Waschküche, der Bügelraum mit Näh- und Mangel-Zimmer (168 qm), der Schnelltrockenraum, der Maschinenraum, Räume für Desinfektion, sowie Stallungen für 16 Kühe, 40 Schweine und 150 Hühner, mit den üblichen Nebenräumen und einem Raum für Stallmägde. Das Dachgeschoß enthält einen großen Wäschetrockenraum, ein Heu- und Strohlager, sowie Zimmer für Gärtner und Hausmeister. Ein 20 m langes, 5 m breites Gewächshaus mit den Unterabteilungen Kalthaus, Warmhaus und Kesselhaus liegt südlich vor dem östlichen Flügel des Nebengebäudes.

Der Gruppierung des Äußeren kam die Form des Grundrisses entgegen und brachte die wünschenswerte Teilung der Baumassen, die den Eindruck des

Kasernenartigen vermeidet. Beim Haupteingang wie beim zweiten Eingang wurden die Massen des Baukörpers unterbrochen durch im Grundriß geschwungene Risalite mit Giebelaufbauten, welchen Vorhallen vorgelegt wurden. An den übrigen Teilen des Hauses wurden die Flächen durch einfache Erkervorbauten unterbrochen. Der Charakter des Baues ist der eines schlichten, freundlichen Putzbaues, der sich im besten Sinne an das überlieferte bayerische Barock anschließt. Das ziegelgedeckte Mansarddach wirkt mit seinen ruhigen Flächen groß und schützend und wird nur wenig durch Giebel und andere kleine Aufbauten in seiner Flächenwirkung unterbrochen. Die Firste sind durch Dachreiter belebt. Infolge des Umstandes, daß das Gebäude nur zwei Obergeschosse erhalten hat, der Grundriß aber sich über eine stattliche Fläche erstreckt, hat es den behaglichen Charakter des Breitgelagerten erhalten.

Mit Absicht wurde die Anstaltskirche nicht an die Außenfront verlegt, da einmal am Dom-Pedro-Platz bereits eine Kirche — die protestantische — liegt und zum anderen nach der berechtigten Ansicht des Architekten eine in das Innere der Anstalt zurückgezogene Kirche mehr dem Wesen eines Spitales entspricht. Dazu kam als weiterer Grund, daß die Front am Dom-Pedro-Platz Hauptfront bleiben sollte, weshalb die Front an der Taxis-Straße ein auszeichnendes Motiv mit größerer Bedeutung auch schon deshalb nicht erhalten durfte, weil diese Front nach vollständiger Bebauung der umgebenden Quartiere nicht als Hauptfront gewürdigt werden könnte. Das Heiliggeistspital wird demnach erst dann seine beabsichtigte Wirkung haben, wenn die Bebauung ringsum abgeschlossen sein wird. Die Vogelschau S. 2 dieses Jahrganges zeigt die aus diesen Umständen hervorgegangene wohl überlegte Absicht des Architekten in der Lagerung und Verteilung der Baumassen und in der künstlerischen Bewertung der einzelnen Bauteile durch ihre Zuteilung an die umgebenden Straßen und Plätze. Die monumentale Würde des Aufbaues entspricht dem Ansehen und dem Alter der Stiftung. —

(Schluß folgt.)

#### Finanzminister Dr.-Ing. Max Honsell †.

In dem am 1. Juli dieses Jahres in Karlsruhe durch den Tod von langem, schmerzenseichem und hoffnungslosem Leiden erlösten großherzoglich badischen Finanzminister Staatsrat Professor Dr.-Ing. Max Honsell betrauern wir einen der Unserigen, einen Techniker von außergewöhnlicher und vielseitiger Befähigung, gleich hervorragend als planender Ingenieur und ausführender Praktiker, wie als Fachschriftsteller und Lehrer, der zu den Ersten seines Sonderfaches — des Wasserbaues — gerechnet werden darf. Wir betrauern in ihm aber noch mehr eine kraftvolle, weitzblickende und zielbewußte Persönlichkeit, einen von den Wenigen unseres Faches in Deutschland, denen es vergönnt gewesen ist, veraltete, aber zähe festgehaltene Anschauungen und Vorurteile von der ausschließlichen Befähigung der zünftigen Verwaltungsbeamten zu den höchsten Stellen im Staate zu durchbrechen und vom Ingenieur zum leitenden Staatsmann aufzusteigen.

Honsell wurde am 10. November 1843 in Konstanz geboren, stand also im 67. Lebensjahre, als der Tod ihn abrief. Am Polytechnikum in Karlsruhe vorgebildet, wurde er 1871 als Assessor in die Oberdirektion für den Wasser- und Straßenbau berufen, um mitzuarbeiten an der Vollendung des großen Tulla'schen Werkes der Rheinstrom-Korrektion, deren weiterer Ausbau das Hauptwerk seines technischen Schaffens blieb. Die Krönung der ursprünglich nur im Interesse der Landesmelioration durchgeführten Korrektion — die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Sondernheim (Germersheim) und Kehl-Straßburg durch Regulierung des Stromlaufes selbst — wurde nach langen Kämpfen auf technischem und verkehrspolitischen Gebiete schließlich doch erreicht und ist nach seinem Plan seit einigen Jahren in Ausführung begriffen. Schweren Herzens hat Honsell die praktische Durchführung seines Lebenswerkes in andere Hände legen müssen, als das Vertrauen des vorigen Großherzogs ihn i. J. 1906 zur Leitung des Finanzministeriums berief.

Einen wichtigen Abschnitt in dem Lebensgang Honsells, der 1874 zum Baurat, 1881 zum Oberbaurat ernannt wurde, bildet die 1883 erfolgte Schaffung des „Zentral-Bureaus für Meteorologie und Hydrographie“,

zu dessen Leiter der Verstorbene bestellt wurde. Der organisatorische Ausbau und die fruchtbringende Tätigkeit dieses Bureaus sind jedenfalls ihm in erster Linie zu verdanken. Die planmäßige Sammlung und Sichtung des von den meteorologischen Stationen und Pegelstellen gelieferten Beobachtungsmaterials, die genaue Untersuchung der Beschaffenheit der einzelnen Flußgebiete, die Aufsuchung des Zusammenhanges zwischen dieser Beschaffenheit sowie den klimatischen Verhältnissen und den Abflussscheinungen, die Niederlegung des Ergebnisses dieser Untersuchungen in erschöpfenden Monographien, war die Aufgabe dieses Bureaus. Im engsten Zusammenhang mit den Bedürfnissen der Wasserbauverwaltung wurden so die Grundlagen geschaffen für einen planmäßigen, der Natur der einzelnen Flußläufe angepaßten Ausbau. In dieser systematischen Arbeit ist Baden allen anderen Ländern vorangegangen.

Abgesehen von zahlreichen anderen Schriften ist aus diesem Bureau im Jahre 1890 auch das klassische Werk „Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse“ hervorgegangen, das dieses Flußgebiet von seinen Quellen bis zur holländischen Grenze behandelt, eine Arbeit, die dem Bureau von einer 1883 eingesetzten Reichskommission zur Untersuchung der Ursachen und Bekämpfung der Hochwasserschäden im Rheingebiet auf Grund des von den verschiedenen Uferstaaten zu liefernden Materials übertragen war. Man war damals geneigt, die in dem Jahrzehnt von 1872—1882 aufgetretenen Hochwasserschäden, vor allem die Katastrophe von 1882, der Rheinkorrektion und der mit ihr verbundenen erheblichen Kürzung des Flußlaufes (24 % zwischen Basel und Oppenheim) durch Begradigungen und Durchstiche zuzuschreiben, eine Anschauung, die in der Hauptsache durch die Untersuchungen widerlegt wurde. Dem Werke der Korrektion des Oberrheins hat das Zentralbureau im Jahre 1885 eine besondere Monographie gewidmet, die auch die technische Seite dieses Unternehmens eingehend würdigt, das als eine Kulturtat ersten Ranges betrachtet werden darf.

Im Jahre 1894 wurde Honsell zum Oberbaudirektor befördert und 1899, unter gleichzeitiger Ernennung zum Geheimen Rat, als Direktor an die Spitze der Oberdirektion



für den Wasser- und Straßenbau gestellt, wodurch in Baden zum ersten Male das Prinzip durchbrochen wurde, daß nur ein Verwaltungsbeamter der Leiter einer Ministerialabteilung sein könne.  
In dieser Stellung gelang es ihm, allen Widerständen zum Trotz, den von ihm schon seit langem in Wort und

hätten, sondern auch mit der Meinung angesehener Wasserbautechniker, die den Plan, einen geschiefbeführenden, mächtigen Strom in dieser Weise zu regulieren, überhaupt für unausführbar erklärten. Honsell ist aus diesem Kampf siegreich hervorgegangen. Im Jahre 1904 wurde zwischen Baden, Bayern und den Reichslanden ein Staatsvertrag abgeschlossen, wonach die

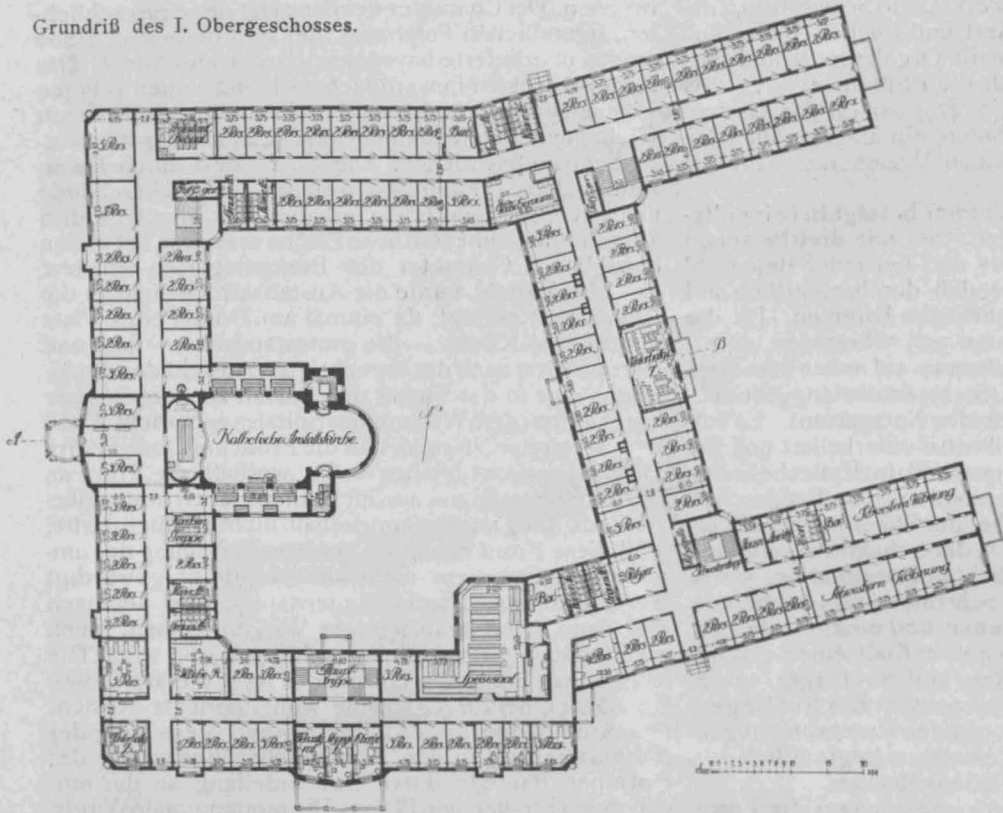
Herstellung eines regelmäßigen Niederwasserbettes von 2 m Wassertiefe auf der 85 km langen Rheinstrecke Sondernheim — Straßburg nach dem Plane Honsells durch Baden zur Ausführung gebracht werden soll. Von den auf 13 Mill. M. veranschlagten Kosten haben die Reichslande über 50%, Baden 40%, Bayern, als der am wenigsten beteiligte Staat, 80000 M. übernommen. Die Ausführung, deren Vollendung eine Bauzeit von 14 Jahren in Anspruch nehmen wird, ist in bestem Gange. Hat Tulla das Verdienst, den verwilderten Rheinstrom in ein regelmäßiges Hochwasserbett gedrängt und die fruchtbare Ebene des Oberrheins der Kultur gesichert zu haben, so wird Honsells Name dauernd mit der Schiffbarmachung des Oberrheins verknüpft sein.

Neben seiner ausgedehnten praktischen Tätigkeit war es dem arbeitsfrohen und kräftigen Manne noch möglich, 1886 einen Lehrauftrag über Wasserbau an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe zu übernehmen, den er bis zu seiner Berufung zum Finanz-Minister beibehielt. Auch auf diesem Gebiete hat Honsell Hervorragendes geleistet. „In Anerkennung seiner Verdienste um die Wasser- und Straßen-Baukunde im Großherzogtum Baden, insbesondere die wirtschaftliche Ausnutzung des Rheinstromes, die Förderung der Gewässerkunde und der Meteorologie, sowie seiner erfolgreichen Tätigkeit zur Hebung der Ausbildung der Ingenieure“ wurde er bei seinem Ausscheiden von der Technischen Hochschule in Karlsruhe zum Ehrendoktor ernannt. Auf die fachschriftstellerische Tätigkeit Honsells ist bereits hingewiesen; daß außerdem sein Gutachten auch außerhalb seines engeren Vaterlandes in schwierigen Fragen des Wasserbaues des öfteren eingeholt wurde, sei hier nur erwähnt.

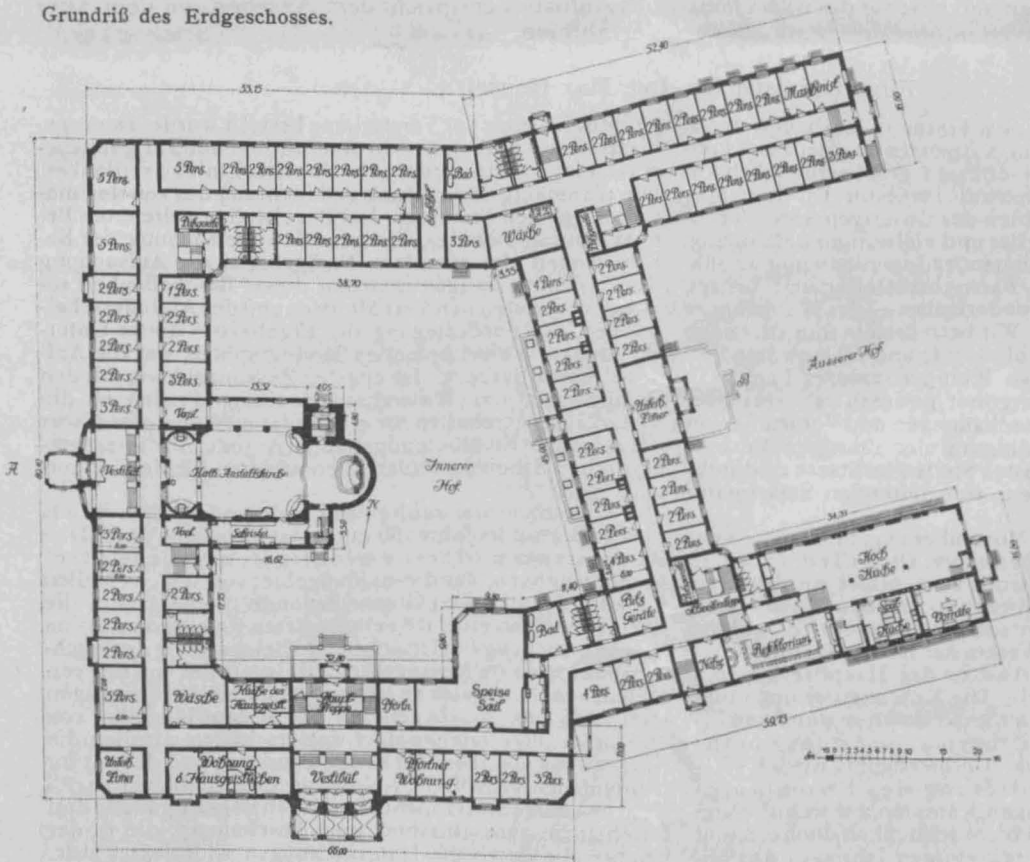
Im Jahre 1902 wurde Honsell in die I. Kammer des Landes berufen, in der er durch sachliche, frei-

mütige Berichterstattung in Finanzfragen hervortrat. Trotzdem kam ihm wohl selbst seine Berufung zum Präsidenten des Finanzministeriums im Oktober 1906 überraschend. Sie erfolgte unter den denkbar ungünstigsten Umständen zur Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Niederganges, des steigenden Defizits in der Eisenbahn-Verwaltung des Lan-

Grundriß des I. Obergeschosses.



Grundriß des Erdgeschosses.

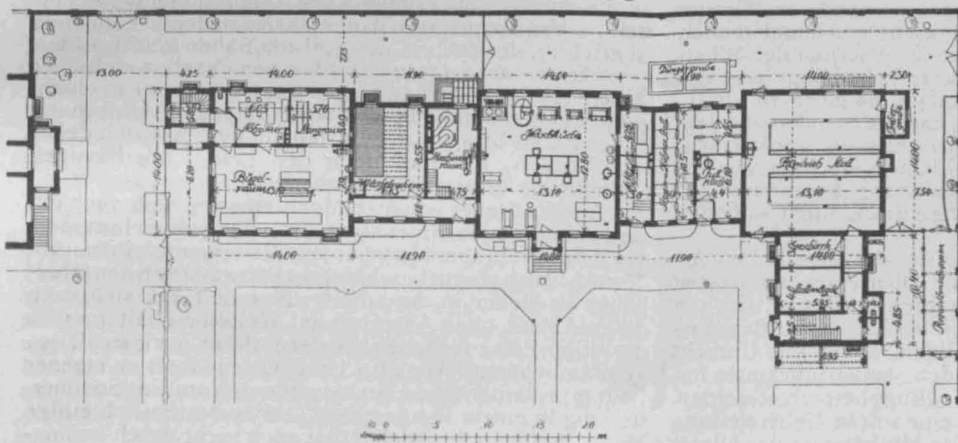


Das Heiliggeist-Spital in München. Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel.

Schrift vertretenen Plan der Schiffbarmachung des Oberrheins bis Straßburg aufwärts durch Regulierung des freien Stromlaufes, nicht durch Schaffung eines Seitenkanales, durchzusetzen. Er hatte hier nicht nur mit den Sonderinteressen Bayerns und vor allem der Reichslande zu kämpfen, die einen linksrheinischen Kanal vorgezogen



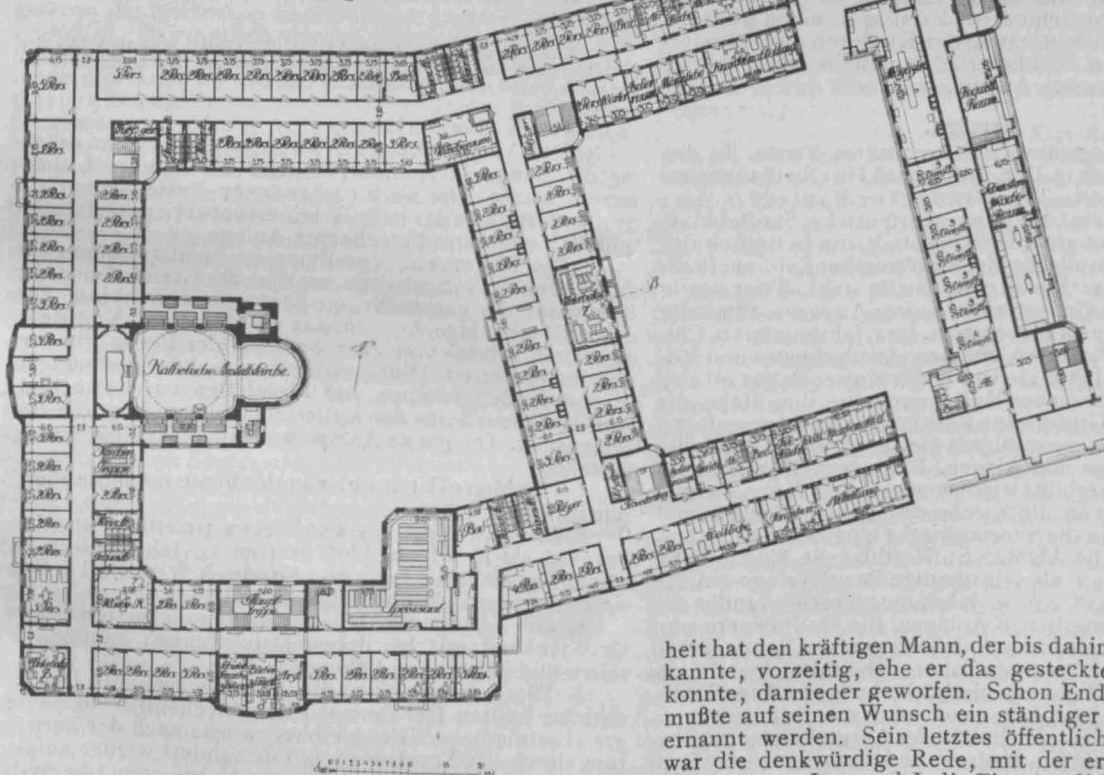
Ansicht und Grundriß des Wirtschaftsgebäudes.



Das Heiliggeist-Spital in München.

Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München.

Grundriß des II. Obergeschosses.



des, während gleichzeitig ein neues Beamten-Besoldungsgesetz durchgeführt, also neue Lasten übernommen werden sollten. Es war eine Aufgabe, deren Lösung nur einem Manne von klarer Einsicht in die Bedürfnisse des Landes,

aber auch von unbeugsamer Willenskraft übertragen werden konnte, der nicht vor der Verantwortung zurückschreckte, das Odium einer notwendigen Sparsamkeitspolitik auf sich zu nehmen.

Es gelang Honsell, ein sich auf mittlerer Linie bewegendes Beamten-gesetz durchzubringen, das natürlich nicht alle Wünsche erfüllen konnte und ihm mehr Anfeindungen als Dank eintrug. In allen Ressorts, die seinem Einfluß unterlagen, setzte eine scharfe Prüfung zwischen dem Notwendigen und Wünschenswerten ein, wurde namentlich auch an Bauten zurückgestellt, was nicht unbedingt erforderlich war. Durch eine Reorganisation der Verwaltung, die nicht davor zurückschreckte, Stellen zusammenzulegen oder ganz eingehen zu lassen,

sollte nicht nur eine Vereinfachung des Geschäftsganges, sondern gleichzeitig eine Herabsetzung der beträchtlichen Kosten für die reine Staatsverwaltung herbeigeführt werden. Auch diese Maßnahmen, die erst z. T. durchgeführt werden konnten, vielfach gegen den Widerstand der betreffenden Ressorts, haben ihm manche Feinde zugezogen.

Eine durchgreifende Verbesserung in dem wirtschaftlichen Ergebnis der badischen Eisenbahnen herbeizuführen, lag außerhalb seiner Macht, und zur Erschließung

neuer reicher Einnahmequellen war seine Amtszeit noch zu kurz, als ihn der Tod abrief. Aber Ordnung und Klarheit hat er in dieser Zeit in die badischen Finanzen gebracht, das wird jetzt selbst von seinen politischen Gegnern anerkannt, und man durfte von ihm noch mehr erwarten. Als die markanteste, kraftvollste Persönlichkeit im badischen Gesamt-Ministerium wird er von vielen Seiten bezeichnet, der es schließlich gelingen mußte, sich in allen Ressorts durchzusetzen.

Eine heimtückische, schleichende Krankheit hat den kräftigen Mann, der bis dahin keine Schwäche kannte, vorzeitig, ehe er das gesteckte Ziel erreichen konnte, darnieder geworfen. Schon Ende vorigen Jahres mußte auf seinen Wunsch ein ständiger Vertreter für ihn ernannt werden. Sein letztes öffentliches Hervortreten war die denkwürdige Rede, mit der er, ein totkranker Mann, am 11. Januar d. J. die Finanzpolitik der Regierung glänzend verteidigte und in freimütigster Form die Gedanken entwickelte, die ihn bei seinen Maßnahmen geleitet hätten und die nach seiner Ueberzeugung weiterhin durchgeführt werden mußten. Sie enthielt gleichzeitig eine Mahnung an die Unzufriedenen, die selbst dazu bei-



tragen sollten, durch eigene freie Tätigkeit das wirtschaftliche Leben des Landes zu heben und nicht nach Versorgung an der Staatskrippe zu streben. Es war eine Sprache, wie man sie von einem leitenden Staatsmann nicht oft zu hören bekommt, die aber ihren Eindruck nicht verfehlte, der sich noch heute in den Nachrufen widerspiegelt, die dem Verstorbenen in der badischen Kammer sowohl wie in den Tageszeitungen gewidmet wurden.

Eine seltene Persönlichkeit, ein Mann von reichem

Wissen und Können, von hohem Pflichtbewußtsein, zielbewußter Klarheit in seinem Wollen und von unbeugsamer Willenskraft, die sich durch keine Anfeindung, keine Gegnerschaft von dem als richtig erkannten Wege ablenken ließ: so steht der Verstorbene vor uns. Diesen Charaktereigenschaften verdankt er seine Erfolge als Ingenieur wie als Staatsmann. Sein Andenken wird nicht nur im badischen Lande, sondern auch in der Ingenieur-Wissenschaft unvergessen bleiben. —

Fr. E.

## Die praktische Weiterbildung der technischen Lehrer an den preußischen Baugewerkschulen.

**D**ie Vorschläge in dem Aufsatz in No. 23 d. J. gipfeln darin, die Winterlehrer bei Staatsbauten zu beschäftigen. Da diese Gattung von Lehrern aber inzwischen wieder beseitigt ist, erübrigt es, hierauf näher einzugehen. Auch handelt es sich bei der Frage der Weiterbildung nicht sowohl um die jüngeren Lehrkräfte, die wie die Winterlehrer der Praxis noch nahe genug stehen oder standen, um von ihr im Unterricht noch zehren zu können, als vielmehr um die älteren Oberlehrer und Professoren, denen die Fühlung mit der Praxis verloren zu gehen droht. Die Beschäftigung dieser älteren Oberlehrer im Staatsbaudienst bietet große Schwierigkeiten, weil dieser einem anderen Minister unterstellt ist, als die Baugewerkschulen. Unterständen auch die Baugewerkschulen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, so würde die ganze Lehrerfrage sehr viel einfacher sein, als sie es von Anfang an gewesen ist. Da aber nicht daran zu denken ist, daß die Schulen aus dem Bereich des Handelsministeriums entlassen werden (Warum nicht? Die Red.), so muß damit gerechnet werden, daß sie auf eine wirksame Unterstützung des anderen Ministeriums in der Lehrerausbildungsfrage nicht zu hoffen haben\*).

Jedenfalls hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten kein Interesse daran, die Oberlehrer auf Kosten seines eigenen jungen Nachwuchses im Besten, das der Staatsbaudienst überhaupt zu bieten hat, in der Bau-Ausführung und -Leitung, auszubilden. Nicht mit Unrecht würden die Oberlehrer hier von den Staatsbaubeamten immer nur als unberechtigte Eindringlinge betrachtet werden.

Hiervon abgesehen würde eine solche Ueberweisung für die Lehrer selbst und für das Ministerium der öffentlichen Arbeiten doch nur dann einen wirklichen Nutzen haben, wenn sie den ihnen überwiesenen Bau von Anfang an verantwortlich einzuleiten, auszuführen und abzurechnen hätten. Das bedeutet eine Tätigkeit von durchschnittlich zwei Jahren. Und da es sich doch eben um ältere, in der Regel verheiratete Herren handelt, so bedeutet das weiter die Uebersiedelung der Familie in einen anderen Ort, vielleicht Unterbringung der Kinder in eine Pension oder zweimaligen Schulwechsel innerhalb zweier Jahre, und noch so manches Andere, was nicht durch die Ge-

währung der Umzugskosten ausgeglichen werden kann. Es ist zu fürchten, daß gar manche vorher heiß ersehnte Ueberweisung an eine Bauausführung hieran scheitern oder aber als ein schweres Opfer empfunden werden wird.

Die vorübergehende Beschäftigung von Oberlehrern in nicht verantwortlichen Stellungen und auf kurze Zeit neben oder unter dem eigentlichen Bauleitenden hat m. E. gar keinen Zweck und würde nur zu unzähligen Reibungen zwischen den Beteiligten führen.

Es erscheint jedenfalls richtiger, unter diesen Verhältnissen nicht auf den Staatsbau Hoffnungen zu setzen, die er nun einmal nicht erfüllen kann, sondern vielmehr in erster Linie an die privaten Baugeschäfte zu denken, die dem Oberlehrer, der doch in den meisten Fällen künftige Baugewerksmeister zu unterrichten hat, ansich schon viel näher stehen, als der Staatsbaudienst. Ein Bausommer in einem guten Baugeschäft verbracht, wird ihm mehr Auffrischung in der Praxis bringen, als ein Jahr in dem feierlich daherschreitenden, mit vielem für den Lehrer überflüssigen Schreibwerk belasteten Staatsbetrieb.

Auf die Dauer von 6—7 Monaten kann sich auch ein sorgender Familienvater einmal von den Seinen losreißen, die indessen in ihren gewohnten Gleisen verbleiben. Andererseits wird ein gut beschäftigter Privatbetrieb den Oberlehrer als Helfer in der arbeitsvollen Zeit, der sich nach deren Ablauf, ohne Anspruch auf Weiterbeschäftigung in der stillen Zeit zu erheben, wieder entfernt, in vielen Fällen gern aufnehmen. Wer also keine Gelegenheit zu eigener Baupraxis finden kann, der bewerbe sich um eine Sommerstellung in einem Baugeschäft. Das kostet freilich einige Mühe, und man darf sich dabei auch nicht durch anfängliche Mißerfolge abschrecken lassen.

Im Uebrigen darf wohl darauf gerechnet werden, daß das Handelsministerium auch weiterhin wie bisher durch Fortbildungskurse wie auch durch Gewährung des erforderlichen Urlaubes und gelegentlicher Beihilfen die notwendige praktische Weiterbildung der Oberlehrer fördert und unterstützt. —

—r.

\*) Anmerkung der Redaktion. Es scheint also auch hier der an zahlreichen anderen Stellen beklagte Gegensatz der einzelnen Ministerien zu einander zum Ausdruck zu kommen.

## Vereine.

**Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein.** In der Versammlung vom 13. Dez. 1909 sprach Hr. Oberbaukomm. Mittelbach über: „Trier und seine Bauten“.

Die Bedeutung, die Trier als römische Stadt besaß, macht es heute zu einer Denkmalstadt, die bezüglich des Reichtums an baulichen Resten römischer Zeit innerhalb des Deutschen Reiches an erster Stelle steht. Trier wurde etwa um Christi Geburt unter Kaiser Augustus römische Kolonie als Augusta Treverorum. Im 1. Jahrhundert n. Chr. entstanden Stadtmauern, Straßen, Amphitheater und Römerbrücke. Im Jahre 280 wurde der Kaiser-Palast erbaut. Die Blütezeit römischer Kultur erreichte ihre Höhe, als Konstantin der Große seine Residenz nach Trier verlegte.

Auf diese Glanzzeit folgten die Zerstörungen durch die Sueven, Vandalen und Alanen. Erst durch die christlich-römische Kirche erblühte wieder neues Leben. Damals wurde der Kaiserpalast in die Kirche des heiligen Kreuzes und die Porta nigra in die Simeonskirche umgewandelt; es entstanden ferner die Abteien St. Matthias, St. Maximin, St. Paulin und andere als selbständige Bezirke rings um die Stadtmauer. Im 18. und 19. Jahrhundert verschwanden die zahlreichen klösterlichen Anlagen, die Stadtmauern und Tore. Leider verschwand dabei manches Baudenkmal. Die vorhandenen Reste sind aber noch zahlreich und wertvoll genug, um Trier zur vielleicht bedeutendsten Denkmalstadt Deutschlands zu machen. Nach Erläuterung eines nach dem neuesten Stande der Ausgrabungen ergänzten Stadtplanes führte Redner die hervorragendsten Baudenkmäler in Lichtbildern vor. Es sind dies:

1. Die Porta nigra mit ihrer im 12. Jahrhundert entstandenen östlichen romanischen Apsis. Sie wurde seit dem 11. Jahrhundert als Simeonskirche benutzt und erst auf Befehl Napoleons I. aller späteren kirchlichen Ein- und Aufbauten bis auf die romanische Apsis entkleidet.

2. Der Kaiserpalast.

3. Das Amphitheater. Es ist wenig von ihm erhalten, da es im 12. Jahrhundert Mönchen als Steinbruch überwiesen wurde. Die noch vorhandenen Reste deuten auf die Großartigkeit der in Kalksteinmauerwerk ausgeführten und für 14000 Sitze berechneten Anlage.

4. Die Thermen. Von ihnen ist im allgemeinen nur das Kellergeschoß erhalten, aus dem der Grundriß und die Benutzung der ganzen Anlage genau ersichtlich sind. Die untere Wölbanlage besteht aus bearbeitetem Kalkstein, wobei ein Mörtel von ganz bedeutender Festigkeit verwendet worden ist. Die Gewölbe werden durch Öffnungen in den Kellergewölben von Lichthöfen aus beleuchtet. Auf der einen Seite der Kellerumfassungen liegt die Beschleusung. Die ganze Anlage war mit Fußbodenheizung versehen.

5. Die Moselbrücke, von der heute noch die römischen Pfeiler stehen.

6. Die Basilika. Sie wurde etwa 310 erbaut, von den Franken als Residenzschloß und im 12. Jahrhundert als bischöfliches Palais benutzt. Friedrich Wilhelm IV. ließ sie zur evangelischen Pfarrkirche umbauen.

7. Die Igeler Säule, ein bedeutendes römisches Grabdenkmal mit herrlichen Darstellungen kaufmännischen und kulturellen Lebens.

8. Die Domgruppe, die eine wechselvolle Baugeschichte besitzt. Der Dom wurde wahrscheinlich im Jahre 375 als christliche Kirche erbaut, wurde nach der Zerstörung durch die Franken im 6. Jahrhundert wieder aufgebaut, im 9. Jahrhundert durch die Normannen abermals zerstört und im 11. Jahrhundert erweitert aufgebaut. Die Erbauung des Ostchores fällt in das 12., diejenige des Kreuzganges und der anschließenden Liebfrauenkirche in das 13. Jahrhundert. Letztere bedeutet das Einsetzen einer neuen Kunst und gilt mit Recht als ein Markstein der



Baugeschichte in Deutschland. Sie ist die älteste gotische Kirche auf deutschem Boden. Der glänzend gelöste Grundriß der Zentralanlage zeigt, daß die Kirche eine Meisterleistung ist, die eine lange vorausgegangene Entwicklung voraussetzt und auf französische Vorbilder hinweist. Die Wiederherstellung des Domes ist zurzeit im Gange.

9. St. Matthias. Die Gründung geht auf das 5. Jahrhundert zurück. Die Anlage ist eine romanische Pfeiler-Basilika mit späteren gotischen Netzgewölben und Kreuzgang. Die Portale und Turmaufbauten sind barock. Wiederherstellungsarbeiten sind auch hier im Gange.

10. St. Paulin. Das Äußere der einschiffigen Kirche ist schmucklos, das Innere dagegen zeigt die reichste Wirkung des Rokoko. Sie ist am Anfang des 18. Jahrhunderts an Stelle des ehemaligen Klosters erbaut worden.

Nach diesen bedeutendsten Baudenkmälern führt der Vortragende noch verschiedene Bilder der Stadt selbst vor: den Markt, die Stadt-Pfarrkirche St. Gangolph mit schönem gotischen Turm, das barocke Portal hierzu am Markte, das rote Haus, die Palastkaserne, St. Maximin, verschiedene Straßenschilder, Brunnen und Denkmäler, sowie einige Wohngebäude, insbesondere aus gotischer und romanischer Zeit.

Nach Vorführung eines Merian'schen Stiches, der Trier im Jahre 1645 darstellt, schließt Redner mit dem Wunsche, daß sich für Trier der alte Spruch, den das 17. Jahrhundert als Inschrift an die Front des roten Hauses anbrachte, in seinem zweiten Teile bewahrheiten möge: „Ante Romam Treveris stetit annis mille trecentis, Perstet et aeterna pace fruatur. Amen.“ —

Sch.

Württembergischer Verein für Baukunde. In der am 18. Dez. 1909 abgehaltenen 4. ord. Versammlung machte zunächst der Vorsitzende, Hr. Brt. Kräutle, Mitteilungen über Aufstellung einer Kommission, die eine Äußerung zum Gesetzentwurf über die Architektenkammern zu bearbeiten hat. Alsdann hielt Hr. Prof. Dr. Sauer von der Technischen Hochschule einen Vortrag über „Bau und Bildung der Alpen und Wirkung des Gebirgsdruckes bei Massenverschiebungen“. Eingangs betonte der Redner, daß die Geologie nicht bloß eine Geisteswissenschaft darstellt, sondern auch praktische Ziele verfolge und namentlich zahlreiche Berührungspunkte mit den Ingenieurwissenschaften aufweise, z. B. in Fragen des Wassers, der Steinbeschaffenheit, der Untergrundverhältnisse, sowie bei Arbeiten im Hochgebirge, am Meeresstrand u. a. Die dynamische Geologie befaßt sich mit den in und auf der Erdrinde wirkenden Kräften und darf sich in den letzten Jahren großer Fortschritte rühmen, seitdem man angefangen hat, das Mikroskop in den Dienst dieser Wissenschaft zu stellen. Bekanntlich werden hierzu Dünnschliffe von nur  $\frac{1}{200}$  mm Dicke hergestellt und diese sodann in durchfallendem polarisierten Licht untersucht. Man hat seither erkannt, daß die Verwebung der Gemengteile der einzelnen Gesteinsarten wichtige Aufschlüsse darüber zu geben vermögen, welche Schicksale die Gesteine im Verlauf der Jahrtausende erlitten haben. Derartige dynamische Umwandlungserscheinungen oder Metamorphosen sind z. B. beim Rheintal-Einbruch oder bei der Ueberschiebung des belgischen Kohlengebietes oder endlich bei der Faltung der Alpen zu beobachten. Dieses letztere Gebirge stellt infolge seiner zentralen Lage und leichten Zugänglichkeit eines der beststudierten dar, da sich hier nicht nur Geologen, sondern auch Ingenieure, Touristenvereine usw. an der Erschließung beteiligen. Schon seit Mitte des 19. Jahrhunderts hat man angefangen, die Alpen als großes Faltengebirge anzusehen und in den letzten Jahrzehnten sind in der Einzelausbildung dieser Annahme immer weitere Fortschritte gemacht worden. Die Alpen zeigen nach Norden eine sehr scharfe Abgrenzung, die auffallende Kraft scheint daher von Süden her gekommen zu sein und der scharfe Abbruch ist wohl aus einem alten Grundgebirge zu erklären, das als Widerlager wirkte und sich z. B. im Schwarzwald, im Böhmischem und Bayerischen Wald, im Fichtelgebirge usw. noch vorfindet. Diese Gebirge sind in der Karbonzeit aufgerichtet, sodann abgetragen und von den jüngeren Ablagerungen überdeckt worden, und bilden sozusagen die alten karbonischen Alpen Südeuropas.

Die Alpen weisen Sedimente und kristallinische Gesteine auf. Erstere erinnern an das schwäbische Stufenland, sind indes nicht so schön geordnet wie beim letzteren, und oft nicht leicht von einander zu unterscheiden. Ihre Deutung wird erschwert durch drei Ursachen, nämlich die Lagerungsstörungen, die Umwandlung zu kristallinen Gesteinen und endlich die Mächtigkeitszunahme nach Süden. Wandert man von Norden her nach den Alpen, so lassen sich zunächst die süddeutschen Erfahrungen noch gut verwerten. Die drei Jura mit ihren Versteinerungen können noch unterschieden werden, doch sind die Gesteine ziemlich

verändert und z. B. die Oolithe stark gequetscht. Weiter gegen Süden zu erscheinen sodann Sedimente, die zunächst nicht zu deuten sind, die sich aber eingehender Untersuchungen als umgewandelter Jura entpuppen. Die Trias ist durch große Gipsablagerungen vertreten, die aber kristalline Gesteine enthalten, während das dem Rotliegenden entsprechende Verrukano länglich ausgewalzte Gerölle aufweist. Kurz der gewaltige Gebirgsdruck hat eine Reihe mechanischer Veränderungen sowie eine weitgehende Umkristallisierung der Schichten hervorgerufen, wobei allerdings auch der erheblich gesteigerte Wärmestand zu beachten ist, der bei diesen Erscheinungen mitgewirkt hat. An einer Reihe von prächtigen Lichtbildern wurden derartige Umwandlungen gezeigt. Dabei ließ sich leicht erkennen, wie mit der Zunahme des Druckes die eingesprengten Gesteinstücke mehr und mehr verschwinden und statt derselben ein mörtelartiges Gemenge auftritt.

Weiter ging der Redner auf das Simplongebiet näher ein, das infolge des Tunnelbaues eine außerordentlich genaue Erforschung erfahren hat. Beim Durchschreiten des Tunnels findet man 22 verschiedene Gesteine anstehen, die sich auf eine Länge von 20 km immer in drei Gruppen wiederholen. Man gelangt damit auf eine sechsfache Faltung dieses Gebietes, zu deren Ausglättung etwa 120 km erforderlich sind, während eine Ergänzung der Falten nach oben bis zu einer ursprünglichen Höhe von 9000 m führt, welche indes seither durch die abtragenden Wirkungen des Eises und Wassers wieder auf das heutige Maß erniedrigt worden ist. Es mußten unter den angegebenen Verhältnissen in diesem Gebiet ganz ungewöhnliche Spannungen und Druckwirkungen auftreten, die namentlich an einer Stelle von 43 m Länge sich geltend gemacht haben, aber auch sonst Sohlenblähungen, Bergschläge und andere Erscheinungen zur Folge hatten. Quellen fanden sich im ganzen über 200, jedoch nur drei größere, worunter eine heiße mit über 50°.

Zum Schluß faßte der Redner seine Ausführungen dahin zusammen, daß die Alpen an dem Widerlager des Aare- und des Gotthard- sowie des Montblanc-Massives sich aufgestaut haben und daß im ganzen drei Deckfalten, eine autochtone, eine helvetische und eine südalpine zu unterscheiden sind. Diese Vorgänge lassen sich freilich von uns nur nach ihrer Art, nicht aber nach ihrer Stärke abschätzen, da die letztere jenseits unserer physikalischen Vorstellungen liegt. —

W.

Der Dresdner Architekten-Verein besichtigte am 31. Januar d. J. die Kgl. Sächs. Mechanisch-Technische Versuchsanstalt unter Führung ihres Direktors Geheimrat Scheit und des Privatdoz. Dipl.-Ing. Wawrziniok. Unter hochinteressanten Erläuterungen wurden die Maschinen und äußerst vervollkommenen Einrichtungen der Anstalt, welche allen neuzeitlichen Ansprüchen Rechnung tragen, vorgeführt. —

Am 25. Januar 1910 sprach im Künstlerhaus Hr. Arch. Bohlig zur Frage der „Architektenkammern“. Redner schilderte erst kurz den bekannten Kammergesetzentwurf; in eingehender Begründung entwickelte er sodann die Ansicht, daß die Schaffung einer derartigen Architektenkammer oder einer ähnlichen Einrichtung gleichen Wirkens nur noch eine Frage der Zeit sein könne. Er zeigte an Beispielen, wie sich der Beruf des nur bauleitenden Architekten mehr und mehr aus dem Kreise der ausführenden, unternehmenden Baufachleute herauschält. Er zeigte, wie dieser Vorgang nicht etwa ein willkürlicher ist, sondern eine natürliche Folgeerscheinung moderner Arbeitsteilung und Gründlichkeit. An Vergleichen mit den Verhältnissen im Auslande, besonders in England und Amerika, wies er nach, daß sich dort die Trennung nicht nur schon in schärfster Weise vollzogen hat, sondern daß sie ein Segen ebensowohl für die planenden und leitenden, als auch für die ausführenden Elemente des Bauwesens, sowie aber vor allen Dingen für das bauende Publikum ist. Redner begrüßte den Gesetzentwurf als den Hebel zur Beseitigung unendlich vieler Mängel im Bauwesen und namentlich zur Bekämpfung derer, die sich heute völlig ungerufen als Architekten gebärden. Er glaubt aber nicht, daß der Gesetzentwurf in der jetzt vorliegenden Fassung zur Wirklichkeit werden wird, da er auf die zurzeit im Bauwesen herrschenden Verhältnisse nicht genügend Rücksicht nimmt und sich dadurch vor allem in Kollegenkreisen eine große Zahl eifriger Gegner schafft, welche eigentlich doch am gleichen Strang ziehen sollten wie die Fürsprecher des Entwurfes. Der Vortrag wurde mit regstem Interesse und einmütiger Billigung seitens der Hörer aufgenommen. Es folgte eine rege Debatte über die weitere Förderung der Materie, an der sich die Hrn. Brt. Kinkelhayn, Arch. Reuter, Müller und Menzel beteiligten. —

In der am 15. Febr. stattgehabten Jahreshauptver-

sammlung schieden satzungsgemäß aus dem Vorstand aus: der Vorsitzende, Hr. Baurat Kickelhayn, sowie die Hrn. Arch. Menzel und Herfurt. Es verbleiben im Vorstand die Hrn. Arch. Fr. W. Hertzsch und Fr. O. Hartmann als stellvertretender Schriftführer und 1. Bibliothekar. Neugewählt wurden die Hrn. Fr. Reuter, Theod. Richter als 1. und 2. Vorsitzender, J. A. Bohlig als 1. Schriftführer, H. Watzlawik als Kassierer und G. Teichgräber als 2. Bibliothekar. —

**Münchener (oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein.** Am 10. Febr. führte Dipl.-Ing. Escher in einer Reihe von Lichtbildern „Bayerische Kleinstadtbilder“ vor. Warmherziges Verständnis für die in ihrer kleinbürgerlichen Bescheidenheit doch so überaus reizvollen Winkel, Giebel und Erker klang aus seiner Rede, nicht minder aber das nur zu berechnete Bedauern, daß diese köstlich male- rischen Partien einer gemütlich behäbigen Zeit immer mehr verschwinden, um protzigen Nachahmungen der Großstadt Platz zu machen, die aus ihrer Umgebung aufdringlich herausfallen. —

Der kgl. Bauamtsassessor Carl Fuchs hielt am 10. März 1910 einen Vortrag, den er „Studien über den 10. Fort- bildungskurs für höhere Verwaltungsbeamte der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung zu Frankfurt a. M. 1909“ nannte. Er war der einzige Tech- niker unter den Teilnehmern des Kurses. Wie aus seinen Ausführungen hervorging, hinterließ jener Kursus in seiner Erinnerung einen sehr guten Eindruck. Er schilderte mit anschaulichster Lebendigkeit eine Reihe von bemerkens- werten Einrichtungen der Frankfurter Stadtverwaltung, gemeinnütziger Institute, industrieller Unternehmungen verschiedener Art.

Zu Beginn der Sitzung hatte der Vorsitzende dem ver- storbenen Vereinsmitglied Ministerial-Rat Hugo Ritter v. Hoefl einen warmherzigen Nachruf gewidmet. —

Am 17. März 1910 hielt Ingenieur Proksch mit der Fortsetzung seines Vortrages über die „Tauernbahn“ die Anwesenden gefesselt. Eine reiche Anzahl guter Licht- bilder unterstützte seine Ausführungen, in denen eine große geistige Arbeit zutage trat hinsichtlich des gewal- tigen Materiales an interessanten Baudaten und Hinweisen auf Einzelheiten. Die ganze Strecke dieser wichtigen, vom technischen Standpunkt meisterlichen, allerdings auch teuersten der jüngsten Alpenbahnen zog mit ihren kühn, weit und hochgespannten Brücken und Viadukten in zyklischem Mauerwerk und Eisenbeton, den gewal- tigen Stützmauern und zahlreichen Tunneln an Auge und Ohr der Hörer vorüber. Die wilde Natur hatte hier im Hochgebiet der Ostalpen dem Menschen schon an sich die größten Hindernisse entgegengestellt und sie wehrte sich auch noch gegen dessen verwegenen Einbruch in ihr Reich durch weitgedehnte Gelände-Rutschungen, Wasser- Einbrüche in den Tunneln, Felsstürze und Ueberschwem- mungen, sodaß der Voranschlag um viele Millionen über- schritten wurde. Ungleich weniger erfreulich als die kon- struktiven Bauten präsentierten sich manche der sonsti- gen Anlagen, d. h. die Bahnhöfe u. dergl. Hier ist mit gerin- ger Ausnahme an der Schablone festgehalten. Von einem An- passen an den jeweiligen Landschafts-Charakter, einem Anklingen an die ortsübliche Bauweise keine Spur. Dies ist nicht nur zu bedauern, sondern auch nicht leicht zu rechtfertigen, nachdem doch bei anderen Bahnbauten der Neuzeit mehrfach gezeigt wurde, wie schön sich solche Betriebs-Nutzbauten ohne Kostenerrhöhung derart durch- bilden lassen, daß sie nicht wie Fremdkörper in einer Gegend wirken. — J. K.

**Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Sitzung vom 8. März sprach Oberleutnant Lengeling über „80m hohe Masten für Zwecke der Funkentelegraphie“ und über „die Verdübelung von übereinanderliegen- den Holzbalken“. Er erläuterte an der Hand von Licht- bildern die Anordnung der als Antontenträger erforder- lichen 80m hohen Maste sowie ihre Zusammensetzung aus Holzbalken, die durch eiserne Bolzen und Laschen ver- bunden wurden und beschrieb ihre Aufrichtung unter An- wendung eines Hilfsmastes sowie ihre Verspannung mit Drahtseilen. Sieben solcher Masten wären im Sommer 1908 an verschiedenen Stellen errichtet, alle hätten den gestell- ten Anforderungen auch bei sehr ungünstigen Witterungs- Verhältnissen entsprochen.

Sodann wurden die Ergebnisse der Versuche mitgeteilt, die im vorigen Jahre angestellt seien, um vergleichende Zahlen für die Wirkung der verschiedenen Verdübelungs- arten auf die Tragfähigkeit übereinander gelegter und durch senkrechte Bolzen verbundener Holzbalken unter sonst gleichen Umständen zu erhalten. Das Ergebnis ging im allgemeinen dahin, daß die Aufwendungen für die Ver- dübelungen in keinem günstigen Verhältnis ständen zu der dadurch erreichten Erhöhung der Tragfähigkeit. Bessere

Ergebnisse lieferte die Verspannung der Balken mitschräg angebrachten Bolzen. In Lichtbildern wurde gezeigt, wie dieses Verfahren auch in größerem Maßstab mit Vorteil für die Herstellung von Notbrücken zu verwenden wäre.

Weitersprach Ob.-Br. Großmann über den „Einfluß der Bergfahrten auf den menschlichen Körper“. Er erinnerte daran, daß die Genehmigung zur Erbauung der Jungfrau-Bergbahn von dem Nachweis abhängig ge- macht sei, daß die Beförderung von Reisenden auf Höhen über 3000m für deren Leben und Gesundheit nicht gefähr- lich sei. Dieser Forderung wurde durch ärztliche Beobach- tungen an 60 Teilnehmern eines Hochgebirgszuges, sowie durch Versuche an Menschen und Tieren in geschlossenen Räumen unter zunehmender Luftverdünnung entsprochen und hierauf als erwiesen angenommen, daß ein kurzer Auf- enthalt in einer Höhe von 4200m dem gesunden Menschen nicht schädlich sei, wenn diese Höhe ohne große körpe- rliche Anstrengung erreicht werde. Nachdem nunmehr die Jungfraubahn bereits seit Juli 1905 bis zur Station Eismeer (3161m über dem Meer), der höchsten von Europa, im Be- trieb ist, sind nach Auskunft der Verwaltung Fälle von Ge- sundheitsstörungen bei den Reisenden weder der Bahn- verwaltung noch durch die Presse bekannt geworden.

Im Gegensatz zu diesem günstigen Ergebnis ist von Dr. med. Beck in Wien gemeinschaftlich mit anderen Aerzten durch eingehende Untersuchung von 31 geübten Bergstei- gern und Führern festgestellt worden, daß 28 hiervon herz- leidend waren und zwar in 5 Fällen an Herzklappenfehlern, in den übrigen an Erkrankung des Herzmuskels (Myocar- ditis), z. T. mit Verbreiterung der Herzdämpfung. Meist ergab der Befund, daß die Krankheit auf die beträchtliche Mehr- arbeit des Herzens beim Bergsteigen zurückzuführen war. —

**Berliner Bezirksverein Deutscher Ingenieure.** Ueber das Thema „Ingenieurarchitekturen“ hielt am 4. Mai im „Berliner Bezirksverein deutscher Ingenieure“ Hr. Prof. Franz, Charlottenburg, einen sehr interessanten Vortrag, dessen Gedankengang etwa folgender war: Wenn man sich mit der Geschichte der Technik und Industrie be- schäftigt, so wird man wahrnehmen, daß im 19. Jahrhundert die große Zahl der Ingenieurbauten (Industriebauten, Nutz- bauten usw.) von den Schönheiten, die uns die Architek- tur sonst so oft genießen läßt, sehr wenig mehr enthalten. Man sieht diesen Bauten an, daß sie zum größten Teil künstlerisch ungeübten Händen ausgeliefert waren. Mit Schrecken sieht man, was die Trennung der Arbeitsgebiete des Architekten von denen des Ingenieurs hier durch Ver- nachlässigung der Nutzbauten herbeigeführt hat. Unsere Landschaften sind zum Teil erheblich durch derartige Bauten verunstaltet worden. Auch unsere ehemals so schönen Städtebilder haben unter dieser Arbeitsteilung gelitten. Die Baukünstler haben sich im vorigen Jahr- hundert diesem neuen großen Aufgabenkreis, der durch die Entwicklung der Maschinenteknik gegeben war, meist fremd, wenn nicht gar interesselos gegenüber gestellt. Will man eine Wandlung zum Besseren beschleunigen, so muß das Interesse der Hochbauer und Baukünstler an all den baulichen Gebilden geweckt werden, die durch Einführung der Maschinen entstanden sind und in einer noch größe- ren Zahl heute entstehen.

Redner wies darauf hin und belegte dies mit zahl- reichen Beispielen, daß bis etwa zum Jahre 1800 kein Unter- schied der formalen Behandlung von Schönbauten einer- seits und Nutzbauten andererseits, wie wir dies heute kennen, vorhanden war. Früher hat der Grundsatz gegolten, daß alle Bauten, groß oder klein, für Arbeitszwecke oder für Wohnzwecke bestimmt, gleichgültig, ob sie ein materielles Bedürfnis zu befriedigen hatten oder nicht, schön sein sollten, oder doch in ansprechender Form herzustellen waren. Zu dieser Ansicht müssen wir wieder zurück. Wir müssen dahin wirken, daß die Architekten in größerer Zahl entsprechend dem Umfang des Gebietes, sich mit In- genieurbauten wieder eingehend beschäftigen. Das darf aber nicht nur in der Weise geschehen, daß die Architek- ten gerufen werden und sich dann nur bereit finden lassen, mitzuarbeiten, wenn es gilt, ein unschönes Ingenieurwerk zu „verkleiden“, es muß die Tätigkeit des Architekten vielmehr auch im Geiste des Ingenieurs erfolgen. „Es sind Ingenieurarchitekten nötig, durch die Ingenieurarchitek- turen geschaffen werden“.

Die Ausführungen, mit denen Hr. Prof. Franz unter Hinweis auf viele Lichtbilder seine interessanten Vor- schläge begründete, insbesondere auch die Angaben über den Unterricht in den Bauschulen, fanden den Beifall der Versammlung. In der sich anschließenden Aussprache wurde besonders von berufener Seite hervorgehoben, daß auf diesem Gebiet sich gerade wieder ein Arbeitsfeld er- gebe, auf dem der „Verein Deutscher Ingenieure“ gemein- sam mit dem „Verbande Deutscher Architekten- und In- genieur-Vereine“ zu arbeiten berufen sei. —



# BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

## Die Lösung der Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin.

Von Fritz Eiselen. (Fortsetzung aus Nr. 52.)

3. Entwurf mit dem Kennzeichen „N. S. V.“.  
Teilentwurf für die Umgestaltung der Bahnanlagen  
angekauft für 5000 M. Verfasser: Ingenieur Albert  
Sprickerhof in Berlin-Grünwald.



Diese Arbeit sieht, wie schon in der Einleitung erwähnt wurde, das wichtigste und allein durchgreifende Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Verbindung der jetzt getrennten Kopfbahnhöfe der Anhalter- und Potsdamer-Bahn einerseits, der Lehrter- und Stettiner-Bahn

andererseits durch eine Nordsüd-Verbindung unter völliger Beseitigung der jetzigen Kopfbahnhöfe dieser Linien. In diese Nordsüdlinie soll auch die Görlitzer-Bahn (über den Südring) eingeführt werden, sodaß auch dieser Kopfbahnhof verschwindet. Gleichzeitig will Verfasser die jetzt zentral gelegenen Güterbahnhöfe an die Peripherie verweisen, aber durch unterirdische Lastenbahnen mit dem Stadtinneren in Verbindung halten. Abbildung 5, S. 434 zeigt die Gesamtübersicht der geplanten Umgestaltungen.

Die elektrisch zu betreibende Verbindungsbahn hat zwei getrennte, auf längere Strecken aber dicht nebeneinander geführte Tunnel für den Fern- und den Vorortverkehr, die je 6 Gleise aufnehmen sollen. Gemeinsame Hauptbahnhöfe sind im Süden in der Nähe des Militär-Bahnhofes, im Norden am Lehrter-Bahnhof vorgesehen. Letzterer Bahnhof ist als Zentralbahnhof gedacht. Die Fernlinie soll außerdem einen großen Untergrundbahnhof am Potsdamer-Platz erhalten, die Vorortlinie je einen Zwischenbahnhof an der Kreuzung mit der Potsdamer-Straße und der Sieges-Allee.

Verfasser will auf die neue Nord-Südlinie den gesamten Fernverkehr überleiten, sodaß die jetzige Stadtbahn, vom Fernverkehr entlastet und, ebenfalls elektrisiert, ohne Erweiterung dem Vorort- und Stadtverkehr dienen kann. Die Züge fahren auf der Verbindungsbahn nach beiden Richtungen durch bis zu Abstell-Bahnhöfen, die in den Außenbezirken in ausreichender Größe anzulegen sind.

Für den Güterverkehr ist im Süden an der Ringbahn ein neuer Zentralbahnhof vorgesehen, im Norden weiter draußen an einer neuen Linie, welche über die Kremmener-Bahn mit der Stettiner-Bahn, anderseits mit der aus der Stadtbahn heraus nach Spandau führenden Linie verbunden ist, sodaß zusammen mit der Ringbahn auch nach hier von allen Seiten Güter zugeführt werden können. Die beiden Bahnhöfe sind unter sich wie mit verschiedenen Punkten der Stadt durch unterirdische Frachtenbahnen verbunden, die den Verkehr mit den Fabriken und Geschäftshäusern vermitteln sollen.

Der Zentralbahnhof für den Personenverkehr am Lehrter-Bahnhof gestattet ein Umsteigen auf die Stadtbahn, ebenso sind an der Kreuzung des Vororttunnels

mit den von Osten nach Westen geführten Stadtschnellbahnen Umsteige-Stationen vorgesehen, sodaß der Personenverkehr sich leicht über die ganze Stadtfläche verteilen kann.

Die Kosten dieser Umgestaltung schätzt der Verfasser auf etwa 500 Mill. M. und stellt dem als Gewinn gegenüber: den Erlös aus frei werdendem Grund und Boden, einen Teil der Kosten für den nun überflüssig werdenden Umbau der Stadtbahn (dafür ist die Ringbahn als Fernbahn umzubauen), die kapitalisierten Mehreinnahmen der Gemeinden aus Steuern infolge Bebauung des frei werdenden Geländes, Beträge, die Verfasser auf 400 Mill. einschätzt, Zahlen, die sich der Nachprüfung entziehen.

Der Entwurf stellt eine gut durchgearbeitete Lösung dar, die in interessanter Weise von den anderen Arbeiten dadurch abweicht, daß Verfasser die Verbindungsbahn nicht bis jenseits der Spree als Untergrundbahn durchführt, sondern sie etwa in der jetzigen Höhenlage der Straßen an der Alsen-Brücke über die Spree führt. Der große Zentralbahnhof, den Verfasser in das Gelände des Humboldt-Hafens hineinlegt, liegt an der Spree nur etwa 1 m tiefer als das jetzige Straßenland. Um den Anschluß an die Untergrundbahnstrecke zu erreichen, muß daher eine Rampe angelegt werden. Verfasser führt die Untergrundbahn vom Potsdamer-Platz durch die Königsgrätzer-Straße bis zur Lenné-Straße, schwenkt dann in den Tiergarten hinein und überquert den Königs-Platz, um in die Alsen-Straße einzumünden. Hier vollzieht sich mit einer Steigung von 1 : 60, deren Fuß allerdings bis nahe an die Siegessäule reicht, der Aufstieg zum Bahnhof.

Um die durch die Rampe zerschnittenen Straßen wieder zu verbinden, überwölbt der Verfasser die Rampe mit einem Tunnel, der überschüttet wird, sodaß die Straßen über die Eisenbahn hinweggeführt werden. Da die erforderliche Aufhöhung in der Achse der Alsen-Straße am Ufer 4,82 m beträgt, ist der Eingriff in den vorhandenen Zustand der Straßen ein sehr bedeutender. Es ist natürlich nicht angängig, nur kurze Rampen über den Tunnel zu führen, da ja dann der Gesamteindruck des Königs-Platzes völlig zerstört würde. Es muß also das Gelände des Königs-Platzes, und vor allem des kleinen Königs-Platzes, allmählich in großer Ausdehnung aufgehöhrt werden und es ist eine Niederlegung und Neubebauung eines großen Teiles des vornehmen Stadtviertels zwischen Königs-Platz und Spree bzw. Moltke-Straße und Bismarck-Straße erforderlich. Das ist allerdings nur eine Kostenfrage.

Mit der Alsen-Brücke, die in ein zweigeschossiges Bauwerk (unten die Eisenbahn, oben die Straße) umgebaut werden muß, geht Verfasser im Scheitel über einen Meter tiefer, was allerdings zulässig ist, da die Brücke jetzt erheblich mehr Höhe hat, als eine Reihe von Brücken weiter oberhalb. Auf der Brücke verzweigen sich bereits die Gleise nach den Bahnsteigen des Zentralbahnhofs, sodaß sie im Grundriß trapezförmige Gestalt erhalten würde.



Die Höhenlage des Bahnhofes ist so gewählt, daß die Gleise der Stadtbahn in ihrer jetzigen Höhe über ihn quer hinweg geführt werden können. Der Stadtbahnhof ist mit dem Zentralbahnhof vereinigt, sodaß sich hier in bequemer Weise der erforderliche Umsteigeverkehr vollziehen kann.

Hinter der Halle des Zentralbahnhofes wird die Invaliden-Straße gekreuzt. Sie muß um 5,65 m (von 34,92 auf 40,57 m N. N.) angehoben werden. Die Einlegung eines solchen verlorenen Gefälles in die Hauptverkehrsader, die Moabit mit dem Norden Berlins verbindet, muß als eine Maßnahme bezeichnet werden, die doch recht bedenklich erscheint. Der Straßenverkehr würde jedenfalls bei der Durchführung dieses Entwurfes in erheblichem Maße leiden.

den außerdem die direkten Beziehungen zum Fernverkehr, die ihnen bisher durch die Stadtbahn geboten wurden, abgeschnitten, eine Maßnahme, die doch von so einschneidender Wirkung ist, so starke wirtschaftliche Verschiebungen zur Folge haben würde, daß man zweifelhaft werden muß, ob man diesen Weg überhaupt gehen kann. —

4. Entwurf mit dem Kennwort:  
„Wo ein Wille, da ein Weg“.

IV. Pr. von 10000 M. Verfasser: Havestadt & Contag, kgl. Bauräte in Wilmersdorf, Prof. Dr.-Ing. O. Blum in Hannover und Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Berlin.

Dieser Entwurf, in dem die Bearbeitung des eisenbahntechnischen Teiles wohl vorwiegend Hrn. Prof.

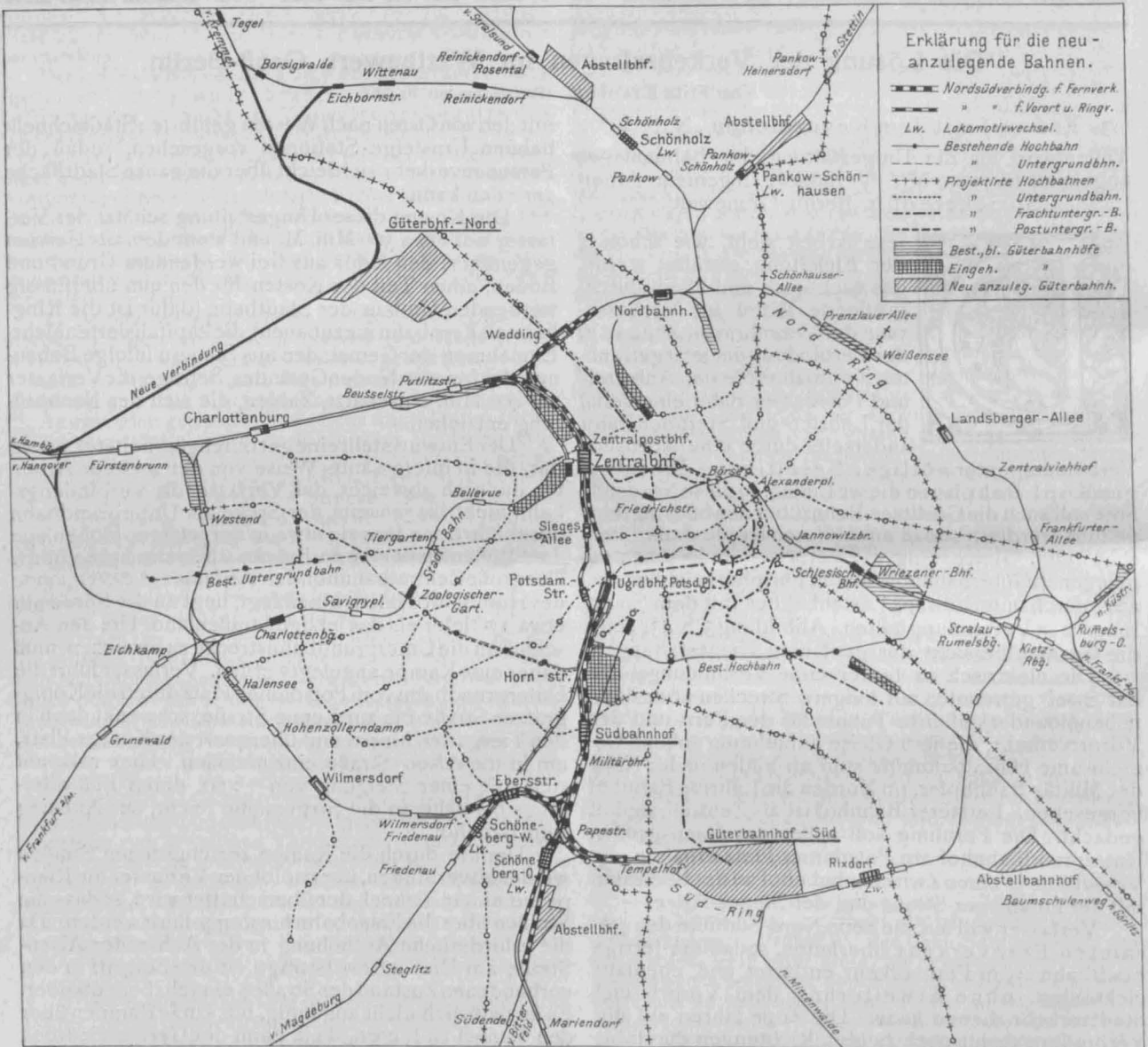


Abbildung 5. Uebersichtsplan des Eisenbahn- und Schnellbahnnetzes des Entwurfes „N. S. V.“ (Nord-Süd-Verbindung). Angekauft mit 5000 M. Verfasser: Ingenieur A. Sprickerhof in Berlin.

Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs vermeidet dagegen Verfasser durch die Ueberschreitung der Spree in Straßenhöhe manche Schwierigkeiten, die bei Unterschreitung derselben im Tunnel in Bezug auf die Höhenlage des Bahnhofes und den Anschluß an die Ringbahn erwachsen, wie das bei dem Entwurf „Denk an künftig“ schon hervorgehoben wurde. Der Verfasser umgeht auch die Schwierigkeit, die sich aus dem notwendigen Ausbau der Stadtbahn ergibt, indem er den gesamten Fernverkehr über die neue Nord-Südlinie leiten will. Das bedeutet aber für den durchgehenden Ost-West-Verkehr, der nun auf Umwegen über die Ringbahn geleitet werden muß, eine entschiedene Benachteiligung. Den westlichen und östlichen Stadtteilen wer-

Blum oblag, geht von dem Grundgedanken aus, daß die Existenz- und Entwicklungs-Möglichkeit einer Weltstadt abhängig ist von der billigen Versorgung derselben mit Lebensmitteln, Brennmaterialien und Rohstoffen aller Art. Die Frage sei ganz besonders wichtig bei Berlin, einer künstlichen Schöpfung, die nicht durch die Gunst der Lage, nicht durch reiche Bodenschätze in ihrer Umgebung, sondern durch die politischen Verhältnisse zur Weltstadt geworden ist. Vor allem sei daher die Frage der Güterzufuhr auf der Eisenbahn und auf dem Wasserwege einheitlich zu lösen.

Von diesem Gedanken, dem man eine Berechtigung nicht absprechen kann, ausgehend, ist in dem Entwurf in eingehender, ganz besonders sorgfältiger

Weise die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen bearbeitet, soweit diese auf den Bebauungsplan von Einfluß sind. (Vergleiche den Lageplan Abbildung 6.) Vollständige Loslösung des Güterverkehrs von den dem Fernverkehr dienenden Gleisen innerhalb des Gebietes von Groß-Berlin durch Abfangung dieses Verkehrs durch eine das ganze Gebiet weit draußen umfassende Güterumgebungsbahn (für welche im Westen die Anfänge schon vorhanden sind), Anlage großer Verschiebe-Bahnhöfe an den Kreuzungspunkten dieser Umgebungsbahn mit den Fernbahnen, Anlage besonderer Gütergleise neben den Fernbahnen bis zum Anschluß an die Ringbahn bzw. an die im Stadtinneren zu erhaltenden, aber von allen Betriebsanlagen zu befreienden Güterbahnhöfe, das sind die Gesichtspunkte, nach denen sich die Umgestaltung des Güterverkehrs vollziehen soll. Um die von den Güterbahnhöfen im

desteilen, wird nach der Meinung Blum's über kurz oder lang erforderlich werden. Die Möglichkeit ihrer Einführung in Berlin muß daher vorgesehen werden.

Wie aus dem Lageplan Abbildung 6 hervorgeht, hält der Entwurf die schon genannte Massengüterbahn aus dem Ruhrgebiet (Dortmund—Hannover—Berlin), aus dem ober-schlesischen Kohlenggebiet (Gleiwitz—Breslau—Guben—Berlin) und schließlich eine dritte aus dem Braunkohlenggebiet bei Senftenberg, das jetzt schon für Berlin und seine Industrie eine wichtige Rolle spielt, für später erforderlich. Die beiden zuerst genannten Bahnen münden außerhalb der Güterumgebungsbahn in große Verschiebe-Bahnhöfe ein, sodaß sie auf die Entwicklung des Bebauungsplanes von Groß-Berlin nur von geringem Einfluß sind, die dritte Linie dagegen ist, zur Bedienung des bei Oberschöneweide angesiedelten Industriegebietes, weiter in die zu bebauende

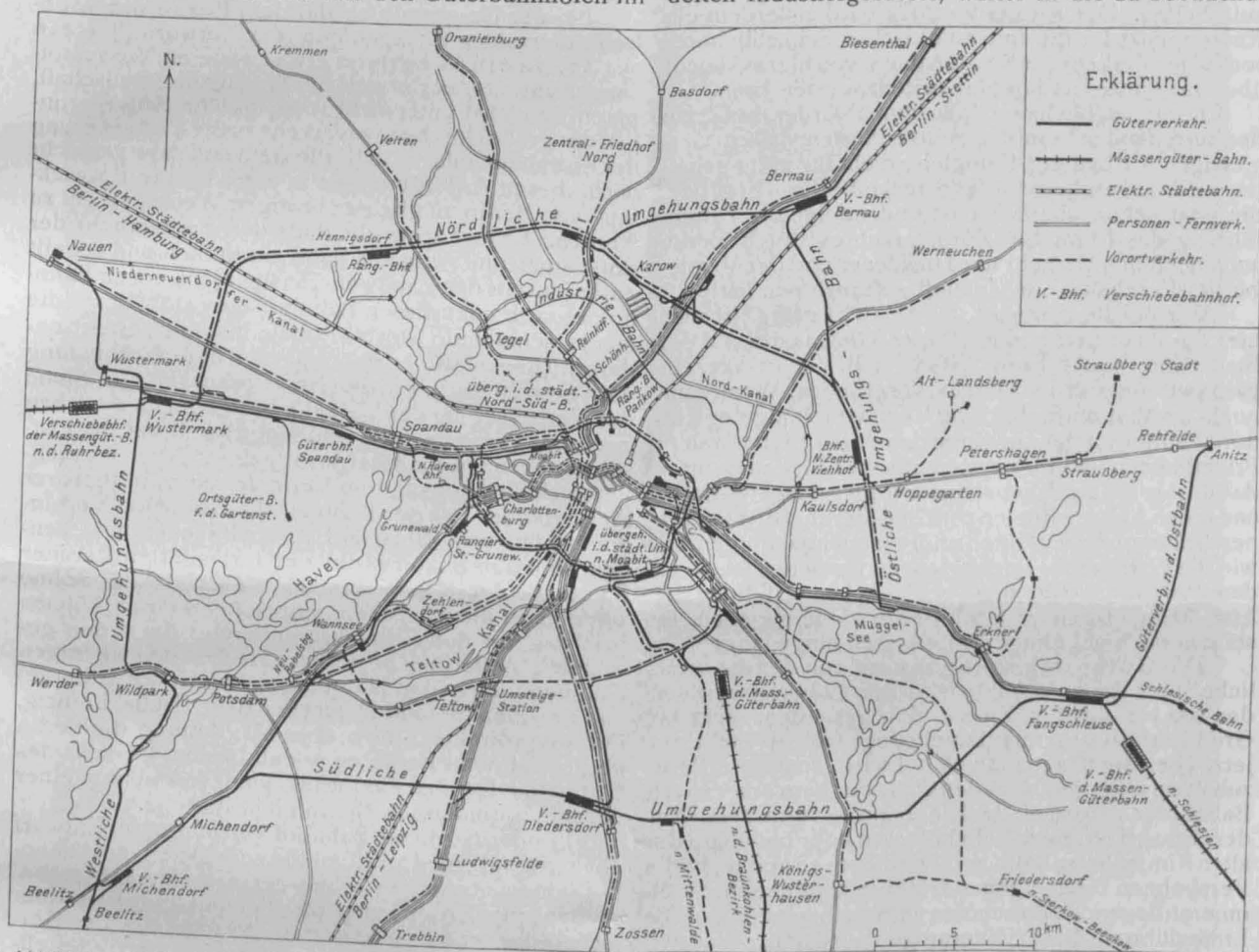


Abbildung 6. Uebersichtsplan des Eisenbahnnetzes des Entwurfes "Wo ein Wille, da ein Weg". IV. Preis von 10000 M. Verfasser: Havestadt & Contag, kgl. Bauräte in Wilmersdorf-Berlin, Prof. Dr.-Ing. O. Blum in Hannover und Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Berlin.

Stadtinneren, die also in Zukunft nur noch als Ladestellen dienen sollen, beanspruchten Flächen bei erhöhter Leistungsfähigkeit auf ein Mindestmaß zu beschränken, ist teilweise ein zweigeschossiger Ausbau vorgesehen, wie er in englischen und amerikanischen Großstädten schon zu finden ist.

Der Entwurf nimmt außerdem aber noch Rücksicht auf die Einführung besonderer Bahnen, wie sie schon von anderer Seite angeregt worden sind, um den Transport von Massengütern nach Berlin zu verbilligen und die vorhandenen Bahnen von diesem Verkehr zu entlasten. Es sei erinnert an die Aufstellung eines solchen Entwurfes für eine Massengüterbahn aus dem Ruhr-Kohlen- und Industrie-Gebiet, den Prof. Cauer, Berlin, vor etwa 2 Jahren aufstellte. Es handelt sich dabei um Güterbahnen auf eigenem Bahnkörper, auf denen ein Betrieb mit großen 40t-Wagen stattfinden sollte, um die Transportkosten zu verringern. Der Bau solcher Bahnen, die natürlich nicht Berlin allein zu gute kommen, sondern überhaupt den von ihnen durchzogenen Lan-

fläche hineingeschoben. Die Verschiebebahnhöfe der Massengüterbahnen stehen natürlich mit den übrigen, dem Güterverkehr dienenden Anlagen in unmittelbarer Verbindung.

Bedeutet diese Bahnen schon eine gewisse Entlastung bestimmter Fernlinien, so soll diese vor allem durch völlige Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr erreicht werden, indem überall für ersteren besondere Gleise vorgesehen sind, wenn solche nicht schon bestehen. Für den ganzen Vorortverkehr will der Entwurf den elektrischen Betrieb einführen. Eine weitere Entlastung des bestehenden Eisenbahnsystems sieht der Entwurf ferner in der Einführung von Stadtbahnen, die bekanntlich den Zweck haben, dem besonderen Verkehrsbedürfnis zweier in lebhaften wirtschaftlichen Beziehungen stehenden Städte zu dienen und zwischen diesen eine neue, von dem übrigen Eisenbahnnetz unabhängige, mit großer Geschwindigkeit (120—200 km/Stunde) und häufiger Zugfolge zu betreibende Verbindung von hoher Leistungsfähigkeit



abgeben sollen. Solche Städtebahnen sind ja schon in verschiedenen Fällen angeregt, für die Strecke Berlin—Hamburg ist sogar ein Entwurf vor einigen Jahren eingehend bearbeitet worden. Blum rechnet damit, daß der Bau solcher Städtebahnen für Berlin—Hamburg, Berlin—Halle—Leipzig und Berlin—Stettin in absehbarer Zeit ein Bedürfnis sein wird, sieht daher die Einführung dieser Linien, die in ihrer notwendigen starren Führung den Bebauungsplan beeinflussen, schon jetzt vor. Für die Linien von Hamburg bzw. Leipzig sind Lehrter- bzw. Anhalter-Bahnhof die gegebenen Endpunkte. Sie sollen dort in Kopfstationen enden. Für die von Stettin kommende Linie ist dagegen ein Endpunkt am Alexander-Platz vorgesehen, einerseits, weil die Einführung in den Stettiner-Bahnhof Schwierigkeiten macht, andererseits, um dem ohnehin gegen den Westen in seinen Verkehrsverbindungen zurückstehenden Nordosten aufzuhelfen. Der Alexander-Platz wird außerdem ein Knotenpunkt für die innerstädtischen Schnellbahnen, sodaß der Verkehr der Städtebahnen von hier aus leicht über das ganze Stadtgebiet verteilt werden kann.

Diese verschiedenen Maßnahmen würden die Gleise der bestehenden Fernbahnen so entlasten, daß ein viergleisiger Ausbau der Ferngleise nicht für nötig gehalten wird, abgesehen von der Strecke Berlin—Jüterbog, die jetzt schon überlastet ist und infolge der Durchführung des Stadt-Süd-Fernverkehrs durch Berlin auch noch den Verkehr der Dresdener und der Magdeburger Fernbahnen in Zukunft aufzunehmen hätte.

Wie bei dem Entwurf „Denk an künftig“ ist auch hier die Anordnung eines dritten Gleispaars auf der Stadtbahn, sodaß Fern-, Stadt- und Vorort-Verkehr ganz getrennt werden können, vorgesehen. Wenn dann noch erwähnt wird, daß eine Verstaatlichung der Rixdorf—Mittenwalder und Reinickendorf—Liebenwalder Privatbahnen und ihre systematische Eingliederung in das übrige Staatseisenbahnnetz vorgeschlagen werden und in den Außengebieten von Groß-Berlin die Anlage einer Reihe von neuen Güter- und Personenbahnhöfen, sowie die Erweiterung vorhandener vorgesehen ist, so ist damit in großen Zügen die geplante Umgestaltung der Eisenbahnanlagen von Groß-Berlin wiedergegeben. Es sei nun noch auf einige Einzelheiten eingegangen.

Die Güterumgehungsbahn, von der das westliche Stück Nauen—Wildpark—Beelitz bereits vorhanden ist, verfolgt den Zweck, den gesamten, nicht für Groß-Berlin bestimmten Durchgangs-Güterverkehr, der jetzt über die Ringbahn geleitet wird, von dieser fernzuhalten, außerdem auch den Ortszwischenverkehr nach Bahnhöfen außerhalb der Ringbahn zu vermitteln. Nur der Ortsverkehr nach Bahnhöfen an oder innerhalb der alten Ringbahn soll dieser verbleiben, soweit nicht die Fernbahnen ihren eigenen Güterverkehr den im Stadtinneren liegenden Bahnhöfen unmittelbar zuführen. Die Linienführung dieser Güterumgehungsbahn, die soweit nach außen geschoben ist, daß sie das ganze Stadtgebiet von Groß-Berlin einschl. der neu entstehenden Industrie-Viertel umschließt, also die Entwicklung der Bebauung nicht hemmt, ist aus dem Plan Abbildung 6 ersichtlich. Rücksicht auf vorhandene Bebauung, örtliche Verhältnisse und günstige Anschlüsse an die Fernbahnen waren hier bestimmend. An den Schnittpunkten mit den Fernbahnen ist der Bau neuer leistungsfähiger

Verschiebepbahnhöfe geplant (Wustermark als Ersatz für Spandau, bereits angelegt, Michendorf im Bau), von denen meist neu anzulegende Gütergleise zu den alten Rangierbahnhöfen führen. Diese nicht mehr oder nur mit größeren Kosten erweiterungsfähigen Verschiebepbahnhöfe (Pankow, Lichtenberg, Rummelsburg, Niederschöneweide, Tempelhof, Grunewald), die nur noch dem mehr örtlichen Verkehr dienen sollen, werden dadurch entlastet und zum Teil für andere Zwecke, d. h. als Abstellbahnhöfe, für den Ortsgüterverkehr usw., verfügbar. Für den Personenverkehr, der längs des nördlichen Teiles der Umgehungsbahn (zwischen welcher und dem geplanten Nordkanal sich voraussichtlich ein ausgedehntes Industriegebiet entwickeln würde) zu erwarten ist, sehen die Verfasser zwischen Wustermark und Schlesische-Bahn neben der Güter-Umgehungsbahn auch ein Personengleis vor.

Bei der Umgestaltung der dem Personen-Verkehr dienenden Anlagen geht der Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ von etwas anderen Voraussetzungen aus, als der Entwurf der Hochbahngesellschaft, indem zunächst untersucht wird, welche Anforderungen der große Durchgangsverkehr an die Verbesserung der Eisenbahnanlagen in Berlin stellt und dann versucht wird, diesen Anforderungen in einer für die Entwicklung von Berlin möglichst günstigen Weise gerecht zu werden. Er legt zwar ebenfalls den Fernverkehr der Potsdamer- und Anhalter-Bahn zusammen und schafft dafür jenseits des Landwehrkanals einen neuen Bahnhof, er verbindet diesen Bahnhof aber nicht durch die neu zu schaffende Nordsüdlinie mit dem Lehrter, sondern mit dem Stettiner-Bahnhof. Auf diese Verbindung wird sowohl im Interesse Groß-Berlins, wie im Sinne der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Sachsen, Thüringen und Süddeutschland mit der Ostsee usw. ganz besonderer Wert gelegt. Nicht so wichtig erschien dagegen dem Verfasser ein unmittelbarer Anschluß der Lehrter-Bahn an die Nord-Süd-Verbindungsbahn, weil die vom Lehrter-Bahnhof ausgehenden Linien in Spandau mit der verlängerten Berliner Stadtbahn derart in Verbindung stehen, daß Züge ohne weiteres in die Stadtbahn eingeleitet werden können (wie das mit den Schnellzügen nach Cöln schon geschieht). Außerdem bestehen zwischen den wichtigen Knotenpunkten der Hamburger-Bahn (Wittenberge) und der Anhalter- und Dresdener-Bahn (Halle, Leipzig, Dresden) direkte Linien über Magdeburg, die Berlin überhaupt nicht berühren, sodaß für den Verkehr des Gesamtlandes das Bedürfnis zur Herstellung einer neuen Verbindung in Berlin nicht bestehe.

Für den Görlitzer-Bahnhof verzichtet der Entwurf ebenfalls auf eine Umwandlung zum Durchgangsbahnhof, einerseits wegen seines geringen Verkehrs bei vorhandener Erweiterungsmöglichkeit, andererseits aber wegen des schon vorhandenen Anschlusses der Görlitzer-Bahn an die Stadtbahn und der jetzt fertiggestellten neuen Verbindung zum Potsdamer-Bahnhof (über den Südring), der, wie schon erwähnt, bei Ausschreibung des Wettbewerbes bereits geplant war. Daß der Vorortverkehr der Görlitzer-Bahn dagegen unmittelbaren Anschluß an die städtische Schnellbahn Moabit—Südost erhalten soll, sei hier vorweg erwähnt. —

(Fortsetzung folgt.)

### Wettbewerbe.

**Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für eine evangelische Kirche nebst Doppelpfarrhaus für den fünften Kirchenbezirk von Görlitz** wird vom Gemeinde-Kirchenrat zu Görlitz zum 15. Oktober d. J. für deutsche Architekten erlassen, die in den Provinzen Schlesien und Brandenburg nebst Berlin, sowie im Königreich Sachsen ansässig oder in der Provinz Schlesien geboren sind. Drei Preise von 2500, 1600 und 1000 M.; Ankäufe vorbehalten. Es ist in Aussicht genommen, einem Preisträger die weitere Ausarbeitung und künstlerische Oberleitung zu übertragen. Im Preisgericht u. a. die Hrn. kgl. Brt. J. Gräbner in Dresden, Stadt-Br. Dr. Küster, Stadtbauinsp. Labes, kgl. Brt. Nöthling in Görlitz, sowie Prof. Fr. Pützer in Darmstadt. —

**Wettbewerb Volksschule Neuende bei Wilhelmshaven.** In dem für Wilhelmshaven-Rüstringen ausgeschriebenen öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für

den Neubau einer achtklassigen Volksschule mit Turnhalle und Lehrerwohnung in Neuende bei Wilhelmshaven wurden verteilt: der I. Preis: den Hrn. Abbehusen & Blendermann, Arch. B. D. A. in Bremen-Wilhelmshaven-Hepkens; II. Preis: Hrn. Arch. G. Lübbbers in Bant; III. Preis: Hrn. Arch. G. Rehberg in Wilhelmshaven. —

**Wettbewerb für das König Albert-Museum in Zwickau Sa.** In dem am 20. Juni 1910 abgelaufenen Wettbewerb für das König Albert-Museum zu Zwickau sind rechtzeitig 35 Entwürfe eingelaufen. Das Preisgericht tagt ab 14. Juli 1910. —

**Inhalt:** Das Heiliggeist-Spital in München. (Forts.). — Finanzminister Dr. Ing. Max Honsell f. — Die prakt. Weiterbildung der techn. Lehrer an den preuß. Baugewerkschulen. — Vereine. — Die Lösung der Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin. (Fortsetzung). — Wettbewerbe. —

**Hierzu Bildbeilage:** Das Heiliggeist-Spital in München. Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



CHLOSSANLAGE DES FREIHERRN  
A. VON BÜSING-ORVILLE IN OF-  
FENBACH A. MAIN. \* ARCHITEKT:  
PROF. W. MANCHOT IN FRANK-  
FURT AM MAIN. \* ANSICHT DES  
VESTIBÜLS. \* \* \* \* \*  
≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡  
\* XLIV. JAHRGANG 1910 \* NO. 56. \*





Gartenfassade.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 56. • BERLIN, DEN 13. JULI 1910.

## Schloßanlage des Freiherrn A. von Büsing-Orville zu Offenbach a. M.

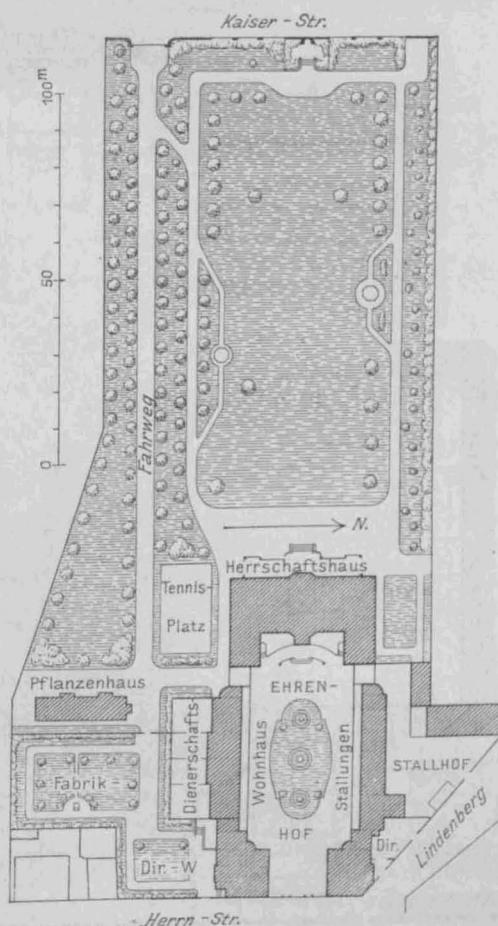
Architekt: Professor W. Manchot in Frankfurt a. M. Hierzu eine Bildbeilage.



ist historischer Boden, auf dem die in nachfolgenden Abbildungen wiedergegebene Bauanlage entstand, das ehemalige Besitztum des Tabakfabrikanten Nik. Bernard, mit dem der junge Goethe befreundet war und in dessen Hause Goethes Verkehr mit Lilli vorzugsweise stattfand. Ein Neffe dieses Nik. Bernard, Peter Bernard, erbaute mit seinem Schwager Joh. Georg d'Orville etwa ums Jahr 1775 den Kern

der Anlage, das im Hintergrunde des Hofes gelegene Herrschaftshaus, welches in seinem Obergeschoß von beiden gemeinsam bewohnt wurde, während das Erdgeschoß im wesentlichen aus großen, hohlen Räumen bestand, die den Zwecken der Tabakfabrik dienten. Das Gebäude war von einer Reihe von Fabrikgebäuden umgeben. Vor mehreren Jahren faßte nun der jetzige Besitzer den großzügigen Plan, das schön gelegene Besitztum mit seiner prächtigen Parkanlage in einen ausschließlichen Herrschaftssitz umzuwandeln. Er ließ zu diesem Zweck die Fabrikanlage in unmittelbarer Nähe, auf der anderen Seite der Herrn-Straße, neu erbauen und die alten Fabrikgebäude niederlegen, um Raum für sein neues Bauvorhaben zu gewinnen. Aus einem engeren Wettbewerb für die Pläne dieser Neuanlage ging der Unterzeichnete als Sieger hervor und es wurde ihm infolgedessen auch die Ausführung derselben übertragen.

Der Hauptzugang befindet sich an der Herrn-Straße. Ein reiches schmiedeeisernes Einfahrtstor mit Seiteneingängen für Fußgänger mündet in einen großen Ehrenhof, um den sich die verschiedenen Gebäude gruppieren. Zunächst am Eingang zu diesem Hof — rechts und links von dem erwähnten Einfahrtstor — befinden sich zwei selbständige Wohngebäude für Fabrikdirektoren. Beide haben eigenen Zugang von der Straße aus, bilden aber in ihrer äußeren Erscheinung ein Ganzes mit den übrigen Gebäuden der Schloßanlage. Im Hintergrunde des Ehrenhofes befindet sich das oben erwähnte herrschaftliche Wohngebäude, das indessen einem wesentlichen Umbau unterworfen wurde. So sind vor allem auf der Hofseite die Anfahrt mit der Auf-



fahrtsrampe und den beiden seitlichen Treppenanlagen, die Vorhalle, der Kuppelaufbau auf dem Mittelbau, so-

wie auf der Gartenseite die jetzige Gestalt und Ausdehnung der großen Terrasse neu hinzugekommen.

Im Inneren fand ein durchgreifender Um- und Ausbau statt, bei dem das Kellergeschoß vertieft und der größte Teil der Gebäulagen nebst dem Dachwerk völlig erneuert wurden, weil sämtliches Holzwerk in bedenklicher Weise von Fäulnis ergriffen war. Im Erdgeschoß wurde der vorhandene Gartensaal in der Mittellachse des Gebäudes neu dekoriert, während Halle, Salon, Speisesaal usw. ganz neu hinzukamen. Das Obergeschoß blieb jedoch in seiner ursprünglichen Einteilung und Dekoration erhalten, einestils

aus Zweckmäßigkeitsgründen, anderenteils aus Pietätsrücksichten und Rücksichten auf die sehr schöne Ausstattung mehrerer Räume dieses Geschosses, obgleich dessen Grundriß keineswegs den Anforderungen entspricht, welche man heute an eine Herrschaftswohnung von dieser Bedeutung zustellen gewohnt ist. Indessen darf man dabei nicht vergessen, daß dieses Ge-

schoß seinerzeit als Wohnung für zwei Familien eingerichtet wurde, wobei der Mittelsaal beiden Familien gemeinsam diente.

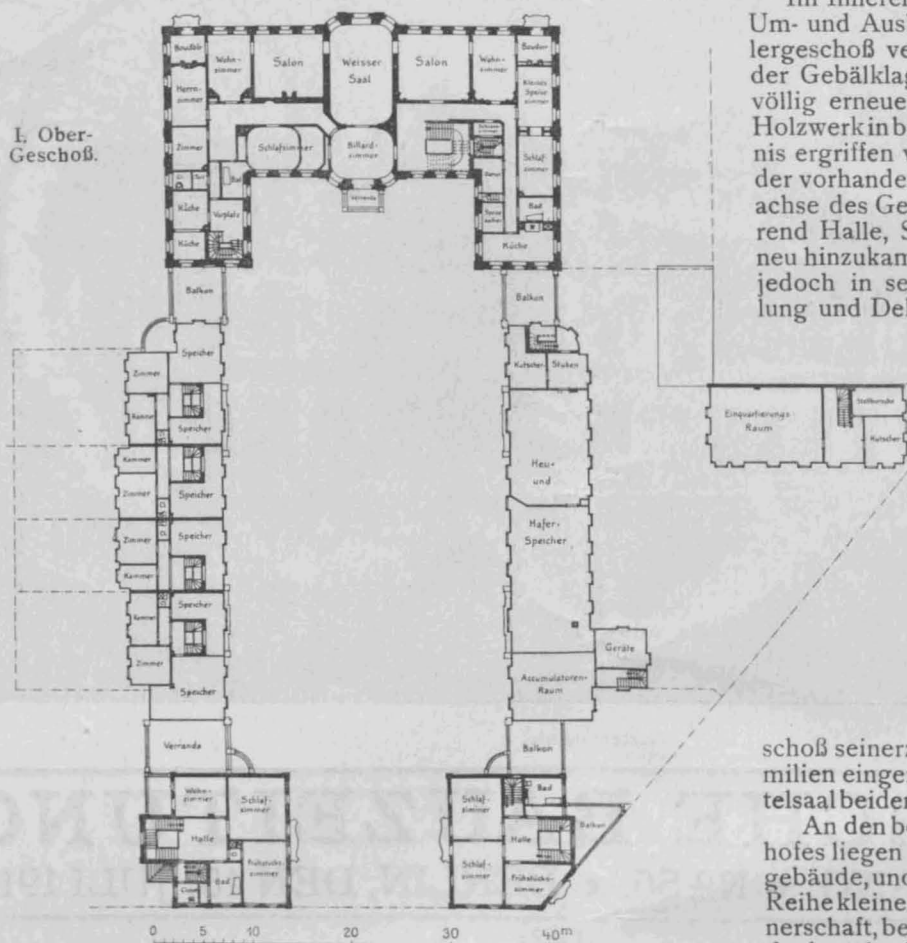
An den beiden Längsseiten des Ehrenhofes liegen nun Dienst- und Wirtschaftsgebäude, und zwar vom Eingang links eine Reihe kleinerer Wohngebäude für die Dienerschaft, bei welchen sozialpolitische Gedanken des Bauherrn zur Ausführung kamen. Jedes dieser kleinen Dienerschaftshäuser ist eine mit allen Bequemlichkeiten ausgestattete Einzelwohnung, mit Zentralheizung, elektrischem Licht und Bad, und jedes derselben hat seinen eigenen abgeschlossenen Garten und enthält fünf Zimmer, eine Kammer, Küche, Bad, Klosett, Speicher und Kellerraum mit Waschküche, letztere von dem zugehörigen Hausgärtchen aus zugänglich.

Die äußere Architektur dieser Gebäude-Gruppe nach dem Ehrenhof zu erhält ihr wesentliches Gepräge durch einen der ganzen Längseite vorgelagerten, überwölbten Hallengang, der sich an der Gebäudegruppe der rechten Hofseite wiederholt.

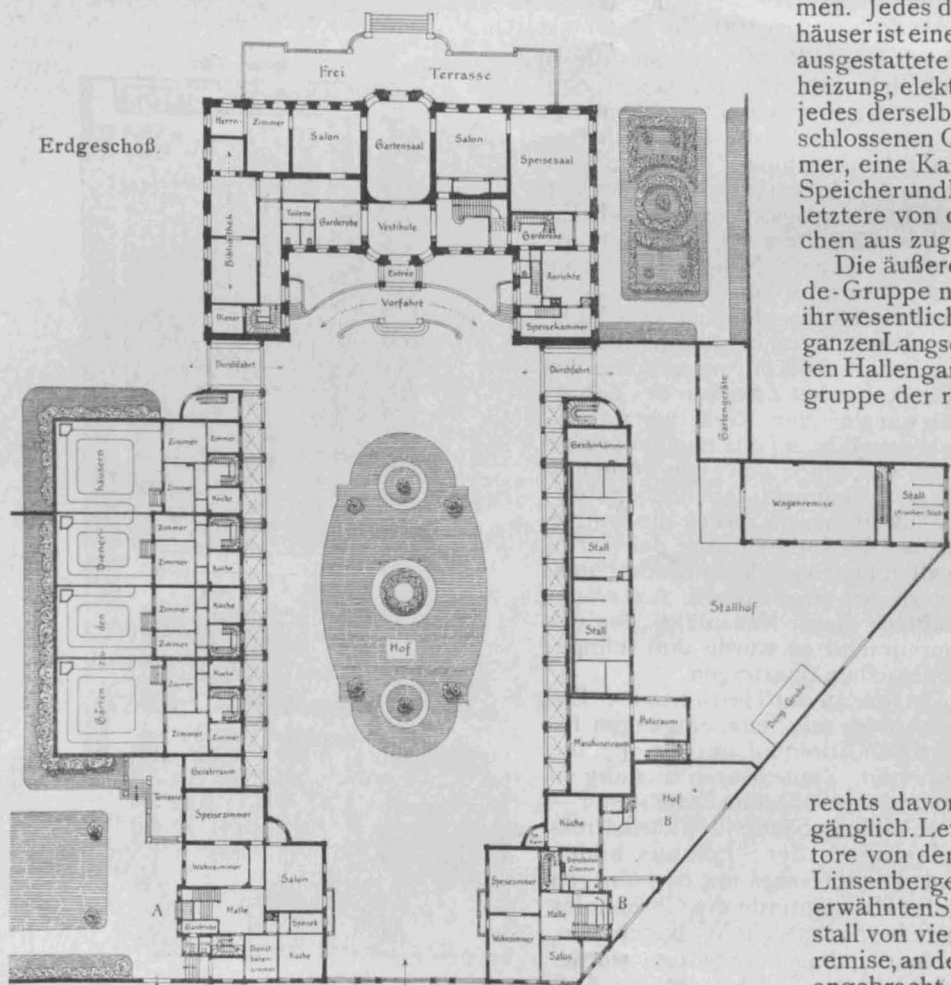
Die rechtsseitige Gebäude-Gruppe enthält nächst der einen Direktoren-Wohnung den Maschinenraum für die elektrische Lichtanlage des ganzen Besitztums, anstoßend daran luxuriös eingerichtete Pferdestallungen, und zwar acht Stände nebst vier Boxen, ferner einen Waschkraum für Chaisen und die Sattel-Kammer. Alle diese Räume sind von dem

rechts davon gelegenen Stallhof aus zugänglich. Letzterer besitzt eigene Zufahrts-tore von der Herrn-Straße wie von dem Linsenberge aus und enthält außer den erwähnten Stallungen noch einen Reservestall von vier Ständen, eine große Wagenremise, an deren Schmalseite ein Glasdach angebracht ist, um auch bei schlechtem

I. Ober-Geschoß.



Erdgeschoß.

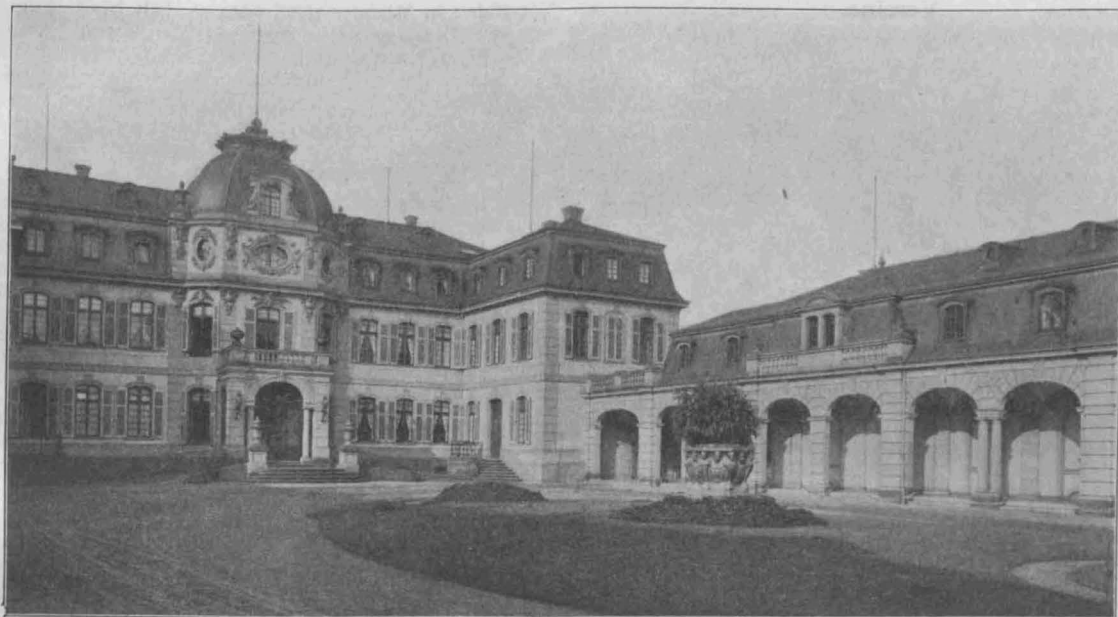




Wetter im Trocknen anschirren zu können. Neben dieser Wagenremise befindet sich noch ein größerer Raum für Gartengeräte, Pflanzen usw. in selbständigem Gebäude. Ueber dem Reservestall befinden sich Kutscherzimmer und über der Wagenremise Räume für militärische Einquartierungen. Ueber den großen Stallungen längs des Ehrenhofes sind gleichfalls Kutscherzimmer, ferner Heu- und Haferspeicher angeordnet

Auffahrtsrampe so, daß, kommend und gehend, jeder Weg von den Wagen auf die bequemste Weise genommen werden kann.

Im Park wurden noch ein größeres Treibhaus sowie die Einfriedigungsmauer nebst Einfahrtstor an der Kaiser-Straße neu erstellt. In der Mitte dieser Mauer wurde, nach der Gartenseite zu, eine größere, reich dekorierte Nische mit Sitzbank angeordnet.



Ansicht des Hauptgebäudes vom inneren Hof.



Gesamtanlage aus der Vogelschau.

und über dem Maschinenraum befindet sich die Akkumulatorenanlage der Lichtversorgung.

Die beiden soeben besprochenen Baugruppen an den Langseiten des Ehrenhofes sind, wie aus dem Erdgeschoß-Grundriß ersichtlich ist, durch je eine überwölbte Torfahrt von dem Herrschaftshause getrennt. Sie bilden einerseits die Verbindung zwischen dem Ehrenhof und dem Stallhof, anderseits die Verbindung zwischen Ehrenhof und Park. Beide münden unmittelbar an der

Noch ist zu erwähnen, daß die reichen schmiedeeisernen Tore von der Firma F. Brechenmacher in Frankfurt a. M. erstellt wurden. Das große dreiteilige Tor an der Herrn-Straße wurde auch von dem Genannten entworfen, es war z. Zt. Ausstellungs-Gegenstand auf der Weltausstellung zu Chicago, während das Tor an der Kaiser-Straße nach dem Entwurf des Unterzeichneten von F. Brechenmacher detailliert und ausgeführt wurde.

Von den neuen Innenräumen wurden die Paneele

und das Mobiliar des Speisesaales von der Firma A. Bembé in Mainz nach deren eigenen Entwürfen ausgeführt, Salon, Halle usw. indessen nach den Entwürfen des Unterzeichneten. Als weitere selbständige Arbeiten sind noch anzuführen Kaminbild und Sopraporten im Speisesaal, sowie die Gobelinbilder an den Wänden des Salon. Sie rühren von Hrn. Kunstmaler K. Nebel her, während Hr. Dekorationsmaler Keuffel die übrigen Räume in sehr geschickter Weise teils wiederherstellte, teils neu ausmalte.

Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1899 begonnen und im Jahre 1907 vollendet. Sie mußten in einzelnen Abschnitten durchgeführt werden, weil das Hauptgebäude bewohnt blieb und deshalb vorzugsweise nur in den Sommermonaten, während der Abwesenheit der Besitzer, gearbeitet werden konnte. — W. Manchot.

Westfalen in Münster wird vom 16. Juli bis 7. August d. J. dauern. Die Ausstellung verfolgt den Zweck, einen vollständigen, anregenden und belehrenden Ueberblick über den Stand des gemeinnützigen Kleinwohnungsbaues in Westfalen zu geben. Zur Ausstellung gelangen Lagepläne, Bauentwürfe und Modelle von einzelnen Arbeiterhäusern, von Häusergruppen und ganzen Kolonien. —

### Vereine.

**Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg.** Versammlung am 4. Februar 1910. Vors.: Hr. Bubendey, anwes.: 82 Personen, aufgen.: die Hrn. Dipl.-Ing. Strayer und Noske.

Nach Erledigung der Wahlen zum Vertrauensausschuß spricht Hr. Melhop über die Wasserversorgung von Alt-Hamburg und entrollt ein fesselndes Bild der technischen Lokalgeschichte auf diesem Gebiet, die von den einfachen Schöpfbrunnen zu den hochentwickelten modernen Anlagen in Rothenburgsort führt. — L.

Versammlung am 11. Februar 1910. Vorsitz.: Hr. Dr. Gleim, anwes.: 62 Personen.

Hr. Stockhausen spricht über den Plan einer Stufenbahn in New-York unter Vorführung von Lichtbildern und stützt sich hierbei auf einen gutachtlichen Bericht des New-Yorker Chefingenieurs Seaman, der in echt amerikanischer Kürze die Schnelligkeit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der geplanten Bahn behandelt. Redner knüpft hieran einige kritische Bemerkungen betreffend die in Aussicht genommenen offenen Personensitze, die Betriebs-Konstruktionen der Fahrbahnen und die Bewachung und Unterhaltung aller beweglichen Teile, sowie bezüglich der Geschwindigkeit, die voraussichtlich nicht größer als die Reisegeschwindigkeit der Lokalbahnen sein wird. Ueber die Leistungsfähigkeit, die Redner bedeutend größer als bei genannten Bahnen einschätzt und die Betriebskosten, welche nach seiner Annahme durch Ersparnis der Brems- und Anfahrkosten sehr geringe sein werden, macht er zum Schluß noch einige Angaben.

Hr. Erbe berichtet sodann im Namen des Ausschusses über den auf die Meisterprüfung im Baugewerbe bezüglichen Antrag des Verbandes. — Wö.

### Tote.

**Stadtbaurat Oberbaurat Emil Mayer in Stuttgart †.** Am 7. Juli ist in Stuttgart der Stadtbaurat für Hochbau, Oberbaurat Emil Mayer, einem Gehirnschlage unerwartet erlegen. Im Alter von 65 Jahren rief ihn der Tod ab, ein Jahr vor seinem 25jährigen städtischen Dienstjubiläum. Mit ihm verliert Württemberg einen seiner besten Baubeamten, einen Fachgenossen, dem der bautechnische Dienst der schwäbischen Residenz viel verdankt. Mayer wurde im Jahre 1845 in Stuttgart als Sprosse einer alteingesessenen Familie geboren; in Stuttgart machte er auch seine allgemeinen und seine fachwissenschaftlichen Studien. Nach der Vollendung der letzteren war er zunächst im württembergischen Staatsdienst tätig, trat dann vorübergehend in die Dienste österreichischer Bahnen, um als Bezirks-Bauinspektor von Ellwangen in den württembergischen Staatsdienst zurückzukehren. Bereits im Jahre 1886 wurde er zum Vorstand des städtischen Hochbauamtes von Stuttgart berufen, in eine Stellung, die von nun an seine Lebensstätigkeit bildete und in der er namentlich in praktischer Hinsicht erfolgreich tätig war. Aus seiner umfassenden Tätigkeit seien genannt die Römerschule, die Schwabenschule, das Königin Katharina-Stift, die Neckarschule, die Wilhelm-Realschule, der Schlacht- und Viehhof als der bedeutendste der Bauten, die dem Wirtschaftswesen der Stadt gewidmet sind. Neben den Neubauten gingen eine Reihe von baulichen Erweiterungen städtischer Anlagen her. Eine Reihe von Arbeiten brachte auch die Einverleibung von Cannstatt, unter anderem den Neubau der Schillerschule, Erweiterungsbauten für das dortige Krankenhaus. Mayer war einige Jahre Vorsitzender des württembergischen Vereins für Baukunde und das Vertrauen seiner Fachgenossen berief ihn häufig in das Ehrenamt eines Preisrichters. —

### Vermischtes.

**Die 23. Hauptversammlung der „Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst“ in Görlitz vom 23.—27. Juli 1910** sieht neben einer Reihe von Anträgen verschiedener Ortsgruppen und Mitglieder an öffentlichen Vorträgen vor: Gartenarchitekt Hoemann in Düsseldorf: „Ueber die Aufgaben der Verschönerungsvereine“; Gartenarchitekt Schnizlein in München: „Die Lösung der Zweckfragen bei der Ausführung von Privat-Gartenanlagen“. —

**Eine Ausstellung der gesamten Leistungen auf dem Gebiete des gemeinnützigen Kleinwohnungsbaues in der Provinz**

Westfalen in Münster wird vom 16. Juli bis 7. August d. J. dauern. Die Ausstellung verfolgt den Zweck, einen vollständigen, anregenden und belehrenden Ueberblick über den Stand des gemeinnützigen Kleinwohnungsbaues in Westfalen zu geben. Zur Ausstellung gelangen Lagepläne, Bauentwürfe und Modelle von einzelnen Arbeiterhäusern, von Häusergruppen und ganzen Kolonien. —

### Wettbewerbe.

**Ein Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für einen Bebauungsplan der Gemeinde Gladbeck i. W.** erläßt der Amtmann für deutsche Bewerber zum 15. Jan. 1911 unter Verheißung dreier Preise von 3000, 1750 und 1250 M. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Ob.- und Geh. Brt. Dr. J. Stübben in Grunewald, Reg.-Bmstr. Hellweg in Münster, techn. Beigeordneter Schmidt in Essen und Amtsbaumeister Lienkamp in Gladbeck. Unterlagen gegen 15 M., die zurückerstattet werden, durch das Amt Gladbeck. —

**Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen zu Bilderrahmenleisten** erläßt die Goldleistenfabrik Weyersberg & Cie. in Cöln-Ehrenfeld zum 1. Sept. 1910 bei 3 Preisen von 300, 200 und 100 M. Verlangt plastische Modelle in Ecken von 10 : 30 cm. Unter den Preisrichtern kein Vertreter des Kunstgewerbes. —

**In dem Ideenwettbewerb betr. Entwürfe zur Kaiser Franz Josefs-Jubiläums-Schule für Biala** liefen 38 Arbeiten ein. Den I. Preis von 1200 K. gewann Hr. Ferd. Glaser in Wien. Zwei II. Preise von je 750 K. wurden den Entwürfen der Hrn. Hans Mayr, sowie Hans Glaser in Gemeinschaft mit Alfred Kraupa, gleichfalls in Wien, zuerkannt. —

**In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Erweiterungsbau des alten Rathauses in Elberfeld** sind 104 Arbeiten eingelaufen. Das Preisgericht, dem beizutreten Hr. Geheimrat Wallot verhindert war, setzte sich u. a. zusammen aus den Stadtbauräten Geh. Brt. Dr. Ludw. Hoffmann in Berlin, Brt. J. Radke in Düsseldorf, Brt. Kullrich in Dortmund und Beigeordneter Schoenfelder in Elberfeld. Es verlieh den I. Preis dem Entwurf „Kunst und Handel“ des Hrn. Gemeindebaurat Bühring in Weißensee bei Berlin; den II. Preis dem Entwurf „St. Nepomuk“ des Hrn. cand. arch. Franz Schmäder in Haslach im Kinzigtal in Baden; je einen III. Preis den Arbeiten „Turmhof“ des Hrn. Wilh. Scherer in Berlin und „Duett“ des Hrn. Herm. Senf in Frankfurt a. M. Die Entwürfe „Espérance“ von Gust. Lavanchy in Hannover und „Schwestern“ von Kuno Riemann in Elberfeld wurden zum Ankauf empfohlen. —

**In dem Wettbewerb um Skizzen für eine Stadthalle und Ausstellungshalle in Hannover** haben erhalten: Je einen gleichen Preis von 9000 M. die Hrn. Prof. Em. v. Seidl in München, F. E. Scholer und Prof. P. Bonatz in Stuttgart, sowie Arch. Prof. Dr. Friedrich v. Thiersch und Dipl.-Ing. Heinrich Lömpel, Arch. in München. Einen Preis von 5000 M. errangen die Hrn. Arch. Friedrich Lipp und Alfred Lorenz in Charlottenburg. Einen Preis von 4000 M. gewann der Entwurf des Hrn. Fritz Usadel, Arch. B. D. A. in Hannover. Zum Ankauf für je 2000 M. wurden empfohlen die Entwürfe von: Prof. Wilhelm Kreis in Düsseldorf; Arch. Max Wrba und Bildbauer Prof. Georg Wrba in Dresden-Blasewitz; Hummel & Rothe in Cassel und Eberhard Weitbrecht in Stuttgart. Es standen 84 Entwürfe zur Beurteilung. Die Ausstellung findet statt auf 2 Wochen vom 14. Juli ab im westlichen Flügel des Rathaus-Neubaues in der Friedrichstraße von 9 bis 3 Uhr. —

**Wettbewerb Bebauungsplan Haltern.** Zu den entsprechenden Ausführungen auf S. 380 erhielten wir vom Magistrat von Haltern in Westfalen die Mitteilung, daß das Mitglied des Preisrichterkollegiums Hr. Schmidt „technischer“ Beigeordneter der Stadt Essen sei. Das hätte schon in der Anzeige mit genügender Klarheit bekannt gemacht werden können. Im übrigen fügt der Magistrat hinzu: „Herr Schmidt ist uns als einer der fähigsten Städtebauer der Umgegend bekannt.“ —

**Inhalt:** Schloßanlage des Freiherrn A. v. Büsing-Orville zu Offenbach a. M. — Vereine. — Tote. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

**Hierzu eine Bildbeilage: Schloßanlage des Freiherrn A. v. Büsing-Orville zu Offenbach a. M.**

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





DIE GESCHÄFTSHÄUSER  
 OSKAR SCHMID AN DER  
 LIEBHERR-STR. (LINKS)  
 UND J. EINHORN & CO.,  
 PAUL-HEYSE-STRASSE  
 (RECHTS) IN MÜNCHEN.\*  
 ARCH.: EUGEN HÖNIG  
 UND KARL SÖLDNER IN  
 MÜNCHEN.\*\* ANSICH-  
 TEN DES ÄUSSEREN.\*  
 === DEUTSCHE ===  
 \*\* BAUZEITUNG \*\*  
 XLIV. JAHRG. 1910, NO. 57.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

Die Geschäftshäuser Einhorn und Schmid, München.



XLIV. JAHRGANG. NO. 57.  
BERLIN, DEN  
16. JULI 1910.

Architekten: Hönig & Söldner, B. D. A.,  
\*\* in München. \*\*

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 443.



Das Haus J. Einhorn & Co., Paul Heyse-Straße No. 6 in München, wurde erbaut in den Jahren 1907 auf 1908. Der Grundriß gliedert sich in ein 22 m tiefes Vordergebäude und einen anstoßenden, den Hof in zwei Hälften teilenden Flügel. Das Vordergebäude ist durchweg Lagerhaus, der Flügelbau dagegen enthält Bureaus, Warte-, Musterzimmer und Aborte. Das sehr gut beleuchtete Untergeschoß ist zu Lager- und Packräumen voll ausgenutzt. Zwei feuersichere Treppenhäuser und eine innere Treppe aus Eisenbeton vermitteln den Verkehr der einzelnen Stockwerke unter einander. Die Ausstattung ist eine dem Zweck des Hauses entsprechend einfache. Dabei ist aber auf die Ausstattung der Durchfahrt, des Eintrittsraumes, der Erdgeschoßräume, sowie der Haupt- und Privatbureaus der geschäftlichen Bedeutung der Firma entsprechend Wert gelegt worden. In konstruktiver Hinsicht ist ein bemerkenswerter Aufwand gemacht worden. Der an und für sich vorzügliche Baugrund beispielsweise wurde nur mit 1,5 kg für das qcm belastet, um jede ungleiche Setzung zu vermeiden. Aus demselben Grunde wurde das gesamte Mauerwerk in Portlandzement ausgeführt. Die Kosten betrugen rd. 400000 M.; 1 cbm umbauten Raumes, ge-

messen von Kellersohle bis einschließlich ausgebautes Dachgeschoß, stellt sich auf 17,5 M. —

Das Haus Oskar Schmid in der Liebherr-Straße No. 5 in München wurde erbaut im Jahre 1909 in der kurzen Zeit von nur 5 Monaten. Das Grundstück ist bebaut mit einem Vorder- und einem Rückgebäude, beide verbunden durch einen Flügelbau, und wird durchflossen vom Hackmühl- und Fabrikbach; letzterer fließt unter dem das Vorder- und das Rückgebäude verbindenden Flügel. Die Gründungsarbeiten waren infolgedessen äußerst schwierige, da hierfür der Bachlauf nicht benutzt werden durfte. Die Umfassungen sowie die Einzellasten der über dem Bach befindlichen Ständer stehen auf Eisenbeton-Unterzügen und auf den als Eisenbetonträger ausgebildeten Durchfahrts-Wänden. Die Eisenbetonträger haben eine freitragende Länge von 12 und 16 m, wobei berücksichtigt werden muß, daß bei Einhaltung eines Abstandes von 80 cm über dem normalen Wasserstand eine Konstruktions-Höhe von nur 80 cm zur Verfügung stand. Die Ausstattung im Inneren ist in den bescheidensten Grenzen gehalten; in konstruktiver Hinsicht ist jedoch auch hier das gleiche wie bei dem Geschäftshaus J. Einhorn & Co. aufgewendet worden. Die Baukosten für das Vordergebäude betragen einschließlich der sehr kostspieligen Bachüberwölbung 250000 M., das ergibt auf das cbm umbauten Raumes 22 M. —

## 51. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Danzig.

Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins, die zum ersten Male so weit nach dem Osten Deutschlands verlegt wurde, fand unter lebhafter Beteiligung aus allen Gauen Deutschlands in den Tagen vom 26. Juni bis 1. Juli d. J. in Danzig statt. Die Zahl der Teilnehmer wird auf über 800 angegeben.

Nach einem vom Westpreußischen Bezirksverein veranstalteten zwanglosen Begrüßungsabend im Franziskaner-Kloster fand am 27. Juni die erste Sitzung im großen Saal des Friedrich Wilhelm-Schützenhauses statt. Der Vorsitzende, Fabrikdirektor Sorge, Magdeburg, von der A.-G. Friedr. Krupp, eröffnete die Sitzung mit Worten der Begrüßung an die zahlreich erschienenen Vertreter der Staats- und städtischen Behörden und Gäste und knüpfte daran eine längere Ausführung über „Die wirtschaftliche Bedeutung des deutschen Maschinenbaues und seine Stellung auf dem Weltmarkt“. Redner belegte seine interessante Darstellung mit statistischen Angaben, aus denen wir entnehmen, daß die deutsche Maschinen-Industrie, in der zurzeit rd. 500000 Menschen (ohne die in der elektrischen, Metallwaren- und Instrumenten-

Industrie usw. mit Maschinenbau beschäftigten Arbeiter) tätig sind, i. J. 1907 fertige Erzeugnisse im Werte von rund 2 Milliarden M. hergestellt und für 590 Mill. M. ausgeführt hat, während nur für 108 Mill. M. (od. rd. 18,5% der Ausfuhr) eingeführt wurden. Die gesamte großbritannische Maschinen-Industrie erzeugte im gleichen Jahre Maschinen im Gesamtwerte von 2,1 Milliarden M., von denen aber nur etwa 1/3 ausgeführt wurden. Die deutsche Maschinen-Industrie spielt auf dem Weltmarkt dank der tatkräftigen Unterstützung des deutschen Kaufmannes, vor allem aber dank der von wissenschaftlichem Geiste durchdrungenen Schulung seiner Ingenieure eine wichtige Rolle.

Es folgten verschiedene Ansprachen u. a. des Ob.-Präs. v. Jagow und des Bürgermeisters Dr. Bail. Darauf erstattete der Vereinsdirektor, Reg.-Bmstr. a. D. Linde, den Bericht über das verflossene Geschäftsjahr. Danach umfaßt der Verein in 47 Bezirksvereinen 23 647 Mitglieder, sein Vermögen beläuft sich auf rd. 1 3/4 Mill. M.

Die Versammlung beschloß dann, die höchste Auszeichnung, die der Verein für bedeutende technische Leistungen zu vergeben hat, die Grashof-Denk-münze, Hrn.

Geh. Kommerz.-Rat Dr.-Ing. Carl H. Ziese, Inhaber der Schichau'schen Werke in Elbing, in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des deutschen Schiffbaues zu verleihen. Ferner stimmte die Versammlung einstimmig dem Antrage zu, Hrn. Winkl. Geh. Marine-Ober-Brig.-Ing. Veith zum Ehrenmitglied des Vereins zu ernennen. Der Rektor der Technischen Hochschule in Danzig, Hr. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Matthaei, verkündigte darauf, daß Rektor und Senat beschlossen haben, folgenden Hrn. die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber zu verleihen: dem Direktor der Siegener Masch.-Bau-A.-G. Hermann Majert; dem Direktor des Siemens-Wernerwerkes in Berlin-Nonnendamm, Prof. Dr. Raps; dem Präsidenten der kgl. Eisenb.-Dir. Danzig Fritz Rimrott; dem Werftbesitzer und Schiffbaumeister in Papenburg a. d. Ems Joseph L. Meyer.

Den Beschluß der Verhandlungen am 1. Sitzungstage bildete der Vortrag des Majors v. Parseval „Mein Lenkballon und meine Flugmaschine“, der durch zahlreiche Lichtbilder erläutert wurde. Der Entwurf zu diesem Ballon stammt schon aus dem Jahre 1902, erprobt wurde er zuerst 1906 durch das Luftschiffer-Bataillon. Dann übernahm die Motorluftschiff-Studiengesellschaft den weiteren Ausbau des Systems. Redner schildert eingehend die Konstruktion und Steuerung seines Ballons, der etwa Fischform hat und außer den Stabilisierungsflächen am hinteren Ende keine starren Teile besitzt, sodaß man ein solches Luftschiff von 4000 cbm Inhalt in entleertem Zustand auf 2 Wagen transportieren kann. In einem der Ballons an den Enden befinden sich 2 Luftsäcke, die bei Gasverlust so aufgeblasen werden können, daß die pralle Form des Ballons stets erhalten bleibt. Durch abwechselndes Füllen und Entleeren der Luftsäcke wird außerdem die Schrägstellung des Ballons geregelt, während die Seitensteuerung durch ein gewöhnliches Steuerruder bewirkt wird. Die Gondel besteht aus einem Stahlgerippe und ist mit dem Ballon nicht starr verbunden. Sie kann auf Rollen auf den Stahlseilen hin- und herpendeln, welche die überstehenden Ballon-Enden halten. Durch diese Anordnung wird die Schrägstellung des Ballons, also die vertikale Lenkung gefördert. Eigenartig sind auch die Luftschrauben, deren Flügel an einer Nabe von ziemlich großem Durchmesser gelenkig angehängt sind. An den Flügeln sind Gewichte in genügender Weise verteilt, sodaß bei der Drehung durch die Zentrifugalkraft die Flügel in richtige Form und Stellung gebracht werden.

Redner erwartet, daß sich bei der weiteren Entwicklung der Luftschiffe folgende Typen bilden werden: Militär-Luftschiffe für größere Höhen und möglichst große Geschwindigkeiten, rd. 60 km, Fahrtdauer bis einen Tag, Tragkraft 8—16 Personen; Luftschiffe für Passagier- und Reklamefahrten mit etwas leichteren Motoren, für größere Transportleistungen berechnet, bei einer Geschwindigkeit von rd. 50 km. Hier findet man die größten Einheiten; Vergnügungs- und Sportluftschiffe mit rd. 45 km Geschwindigkeit, jedoch für größere Fahrtdauer und kleinere Höhen. Er glaubt nicht, daß bei dieser Vielseitigkeit der Anordnung das Luftschiff durch die Flugmaschine so bald verdrängt werde. Ueber seine Flugmaschine, über welche praktische Erfahrungen noch nicht vorliegen, macht er nur kurze Angaben. Der Vortrag wurde mit Beifall aufgenommen.

Durch ein Waldfestspiel auf der Naturbühne in Zoppot fand der erste Verhandlungstag einen frohen Abschluß.

Der zweite Sitzungstag waren geschäftlichen Verhandlungen und Vereinsangelegenheiten gewidmet. Nach Genehmigung der Rechnung für 1900, die mit einer Einnahme von rd. 1,5 Mill. M. und einem Ueberschuß von rd. 116000 M. abschließt, wurden die seit Jahren beratenen neuen Satzungen einstimmig angenommen. Die Verhandlungen bezogen sich im übrigen hauptsächlich auf die Ausbildung und Verwendung der Ingenieure in der höheren Verwaltung, auf Hochschulvorträge und Uebungskurse für Ingenieure und auf die Arbeit des Deutschen Ausschusses für Technisches Schulwesen. Bezüglich der ersten Frage hat der Vereinsvorstand eine entsprechende Eingabe an die kgl. Immediatkommission für das Verwaltungswesen in Preußen gerichtet, bezüglich der letzteren liegt eine abgeschlossene Arbeit des Ausschusses über technisches Mittelschulwesen vor. Aus den technischen Beratungsgegenständen ist die Annahme einer Neufassung der „Normalbedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen für Brücken- und Hochbau“ zu erwähnen.

Ort der nächsten Hauptversammlung wird Breslau.

Am 3. Sitzungstage fanden zwei Vorträge statt. Es sprach Hr. Prof. Dr.-Ing. Föttinger, Danzig, über „Der hydrodynamische Transformator, eine neue Anwendung des Turbinenprinzips“. Es handelt sich

um ein neues, schon vor sieben Jahren vom Vortragenden erfundenes Getriebe, das sich in hervorragender Weise eignet zur Herabsetzung der Umdrehungszahl und zum Umsteuern schnellaufender und schwer umsteuerbarer Kraftmaschinen, insbesondere Dampfturbinen und Gasmaschinen. Das Verfahren ist von dem Stettiner „Vulkan“ weiter ausgebaut und hat Aussicht auf mannigfaltige Anwendung, insbesondere bei dem Betrieb von Schiffen mittels Dampfturbinen, bei denen bisher besondere Kraftmaschinen für die Rückwärts-Bewegung erforderlich wurden, die nunmehr in Wegfall kommen können.

Es sprach ferner Hr. Prof. Holz aus Aachen über „Die Wasserkräfte Norwegens im Dienst der Stickstoffindustrie“. Wir entnehmen den sehr interessanten und eingehenden Ausführungen des Redners folgenden Gedankengang:

Die planmäßige Ausnutzung der großen, billig zu Kraftanlagen auszubauenden Wasserkräfte Norwegens setzt das Vorhandensein bedeutender Industrien voraus, die große Kraftmengen verbrauchen zu Erzeugnissen, die auf dem Weltmarkt eine erhebliche Nachfrage besitzen und zu denen die Rohstoffe im Lande vorhanden sind. Voraussetzung ist ferner, daß die Kraftkosten einen großen Anteil der gesamten Herstellungskosten ausmachen. Das trifft in erster Linie zu für die Stickstoff-Industrie. Der Stickstoff, der im Wirtschaftsleben, vor allem in der Landwirtschaft, eine große Rolle spielt, wird heute wesentlich in der Form des natürlichen Chilisalpeters beschafft, der etwa 13,5—20% Stickstoff enthält. Der jährliche Bedarf der Erde an Salpeter für die Landwirtschaft wird auf mehr als 6 Mill. t geschätzt. Davon liefert Chile zurzeit etwa 2 Mill. t mit einem Werte von 350 Mill. M. Man erwartet eine Erschöpfung der Vorräte in Chile in 25—30 Jahren. Unter diesen Umständen haben sich industrielle Verfahren ausgebildet, um künstlich den Stickstoff der Luft in greifbare Form zu bringen und nutzbar zu machen. Im Vordergrund stehen bisher das deutsche Verfahren nach Frank-Caro und das norwegische nach Birkeland-Eyde. Neuerdings ist ein drittes Verfahren der Badischen Anilin- und Sodafabrik nach Schönherr mit Erfolg in den Wettbewerb eingetreten.

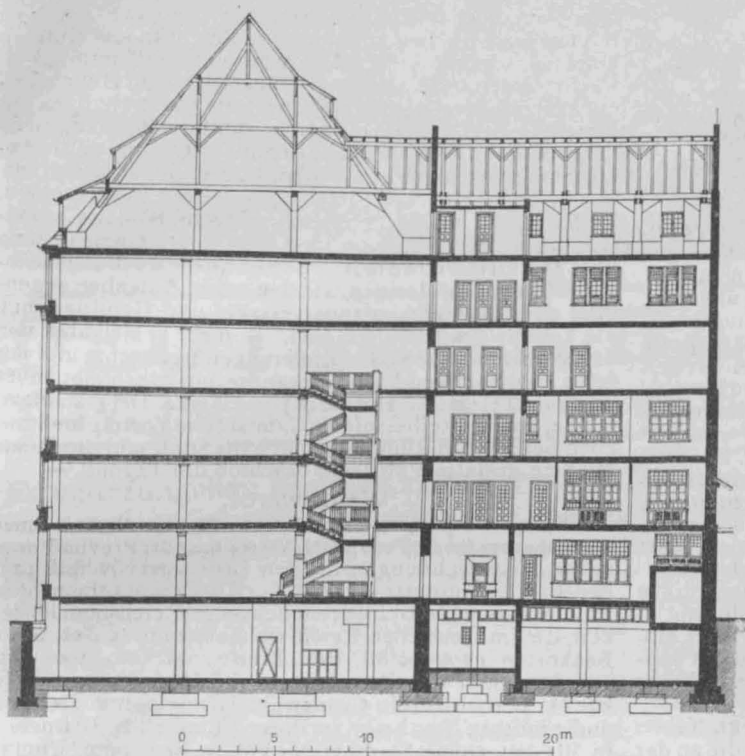
Sämtliche Verfahren haben in letzter Zeit bereits die norwegischen Wasserkräfte in ihren Dienst gestellt. Bei Odde am Hardangerfjord werden bereits 20000 PS., am Skien-Fluß in der Kraftanlage Svaelfos 40000 PS. ausgenutzt. Das Kraftwerk hat einschl. der elektrischen Kraftübertragung zur Salpeterfabrik in Notodden (auf 5 km mit 10000 Volt) nur 100 M. für 1 PS. gekostet. Die größte Anlage aber wird im Laufe dieses Jahres am Skien-Fluß durch die Ausnutzung des Wasserfalles Rjukanfos fertiggestellt; sie wird 150000 PS. leisten. Es hatte sich zu diesem Zweck die norwegisch-französische Gesellschaft, welche das Verfahren Birkeland-Eyde ausnutzt, mit der Badischen Anilin- und Sodafabrik zusammengeschlossen. Sie nutzt ein Gefälle von 550 m aus, das sich auf über 9 km Länge des Flusses verteilt; der Fluß hat hier zwar nur Niederwassermengen, die bis zu 6 cbm/Sek. herabgehen (bei 1500 qm Flußgebiet), durch Heranziehung und Aufstauung des hoch gelegenen Mjøsdal-Sees um 14,5 m ist aber eine Wasseraufspeicherung von 800 Mill. cbm und damit die Erzielung eines geringsten Abflusses von 47 cbm/Sek. erreicht. Das Gefälle soll in zwei Stufen ausgenutzt werden, von denen die erstere die demnächst fertiggestellte ist und den Namen Rjukan I führen wird. Im Kraftwerk sind zehn Turbinen von je 14400 PS. Größtleistung nebst den elektrischen Generatoren aufgestellt. Unterhalb des Werkes Rjukanfos liegt der See Tinsjö; mittels 4 m Aufstau hat man hier einen Wasserspeicher von 200 Mill. cbm Inhalt gebildet, insbesondere zum Nutzen einer geregelten Wasserzuführung zu dem unterhalb folgenden Werke Svaelfos bei Notodden.

Die norwegische Unternehmung beabsichtigt, bis zum Jahre 1920 im Gebiet des Skien-Flusses im ganzen etwa 500000 PS. für die Stickstoff-Industrie auszubauen; diese 500000 PS. würden 300000 t Salpeter jährlich erzeugen, d. i. die Hälfte des heutigen Bedarfes in Deutschland. Ganz Norwegen würde etwa 4 Mill. PS. besonders billige Wasserkraft bereitstellen können; hiermit könnte man 2,4 Mill. t Salpeter jährlich erzeugen, d. i. viermal so viel, als Deutschland heute benötigt. Es ist zu erwarten, daß die Verfahren noch verbessert werden, sodaß die Ausbeute noch größer sein würde, als hier angenommen ist.

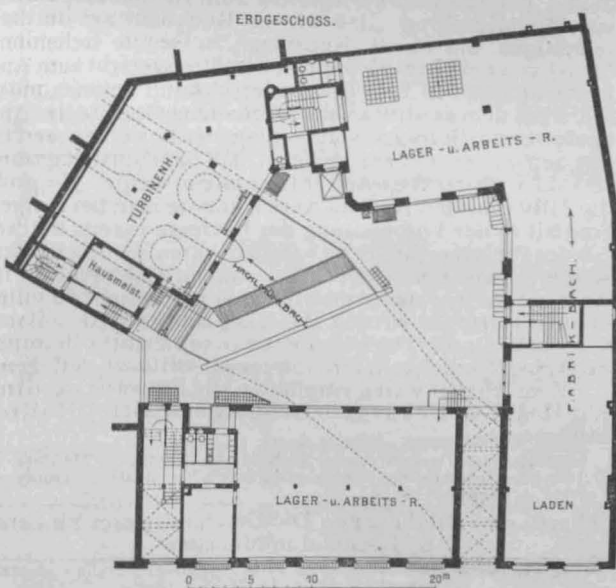
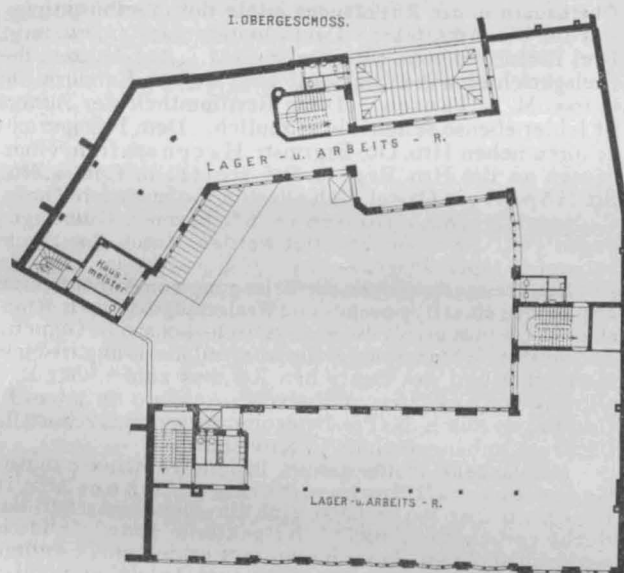
Der letzte Vortrag des Hrn. Prof. Dr. Roeßler, Danzig, über „Das Hochspannungslaboratorium des elektrotechnischen Institutes der Technischen Hochschule zu Danzig“ mußte auf Dienstag, den vierten Versammlungstag, verschoben werden. Im Anschluß daran fand eine Besichtigung der Einrichtungen der Hochschule statt, wobei im Maschinen- und chemischen Laboratorium besondere Vorführungen stattfanden.

Von den sonstigen Veranstaltungen ist zu erwähnen,

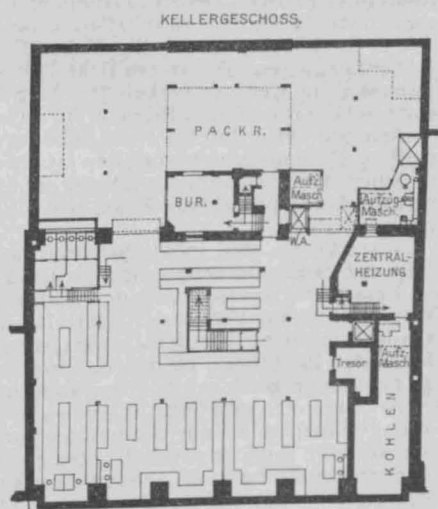
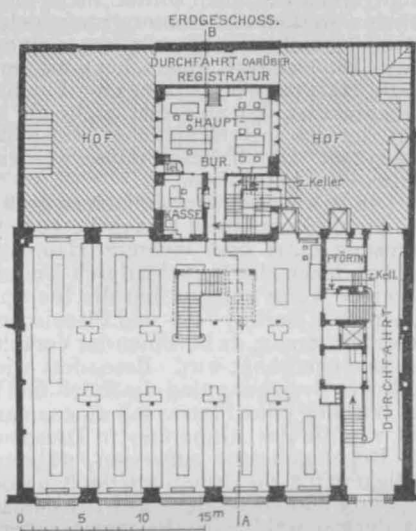
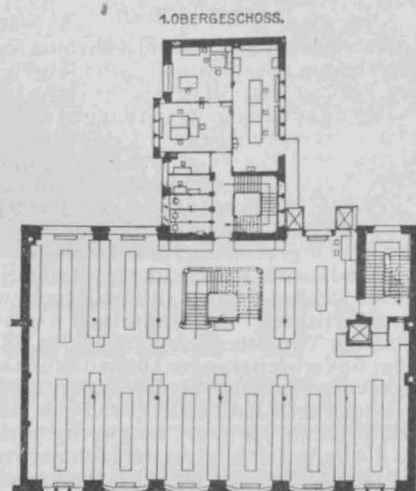




Geschäftshaus J. Einhorn & Co.  
Schnitt A-B.



Geschäftshaus Oskar Schmid, Liebherr-Str. 5 in München.



Geschäftshaus J. Einhorn & Co. in München, Paul Heyse-Str. 6.  
Die Geschäftshäuser Einhorn und Schmid in München.  
Architekten: Hönig & Söldner, B. D. A., in München.

daß den Teilnehmern der Versammlung das Schauspiel eines Stapellaufes eines Kriegsschiffes auf der Schichau-Werft in Danzig geboten wurde, daß ein Ausflug nach Hela, der Marienburg, nach Elbing zur Besichtigung der dortigen bedeutenden Anlagen der Schichau-Werft und nach Cadinen zum Besuche der dortigen, im kaiserlichen Besitz befindlichen keramischen Werkstätten stattfand. Während der Tagung fanden in Danzig und Umgegend Besichtigungen verschiedener industrieller Anlagen statt, darunter der Schichau-Werft in Danzig, der Waggonfabrik Danzig und der Talsperre bei Straschin-Prangschin mit ihrem Ueberlandkraftwerk, das den ganzen Kreis Danziger Höhe mit Strom versorgt, der auf 6000 Volt gespannt verteilt und dann auf 220 Volt Betriebsspannung herabgesetzt wird. —

## Vereine.

**Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein.** In der Versammlung am 10. Januar 1910 hielt Hr. Brt. Hans Bähr einen Vortrag über: Kleinarbeit beim Entwurf von Bebauungsplänen. Nacheinigen einleitenden Worten, in denen hervorgehoben wird, daß die Wirkung im Städtebild in erster Linie durch den Bebauungsplan und erst in zweiter durch die Gebäude selbst bestimmt wird, und daß ein Bebauungsplan nicht nur den Forderungen des Verkehrs genügen darf, sondern auch wirtschaftliche, künstlerische und gesundheitliche Interessen berücksichtigen muß, wendet sich Redner zunächst den Straßen zu.

Die Straßen werden in der Regel zu breit angelegt. Es empfiehlt sich, eine Breite von 8 m unter Anordnung reichlicher Vorgartentiefen zu wählen. Etwa später nötig werdende Verbreiterungen können dann auf Kosten der Vorgärten vorgenommen werden. Lange, gerade Straßen sind durch schwache Knicke in etwa 800 m lange Teilstrecken zu zerlegen, da sie sonst langweilig wirken. Wichtig ist auch die Berücksichtigung der Himmelsrichtung. Die Steigung der Straßen soll nicht zu groß gewählt werden. In hängigem Gelände sind daher Windungen anzuordnen. Hauptverkehrs-Straßen sollten nicht unter 1:50, Nebenverkehrs-Straßen nicht unter 1:40 angelegt werden. Zum Vorteil gereicht einer Straße ferner eine schwache Krümmung. Eine weitere Abweichung an der geraden Straße ist die Hakenstraße, bei der eine Flucht hakenförmig so abgelenkt ist, daß an dieser Stelle ein kleiner Platz entsteht, der sich in verschiedener Hinsicht vorteilhaft ausnutzen läßt. Durch diese Straßen werden ausgezeichnete Städtebilder geschaffen.

Die Plätze werden vielfach zu groß angelegt. Neben den Architekturplätzen gibt es Verkehrsplätze, die an der Kreuzung einer oder mehrerer Hauptstraßen entstehen, und bei denen der Verkehr durch Teilung zu regeln ist. In keiner Weise entsprechen die Sternplätze (z. B. Potsdamer-Platz Berlin, Post- und Pirnaischer-Platz Dresden) dieser Forderung, da bei ihnen der Verkehr auf einen Punkt zusammengedrängt wird. Besonders wichtig in gesundheitlicher Beziehung sind die Spiel- und Erholungsplätze. Die Wirkung eines Platzes soll eine saalartig geschlossene sein, wie die des Altmarktes in Dresden. Die Platzform soll Regelmäßigkeit aufweisen, während die Unregelmäßigkeiten in die Grundform der Baublöcke zu legen sind.

Form und Größe der Baublöcke hängen untrennbar mit der zu wählenden Bauweise (offene, geschlossene, Villen- oder Fabrik-Viertel) zusammen. Ueber letztere ist daher zunächst Klarheit zu schaffen. Einen Hauptbestandteil des Baublockes bildet die Ecke. Diese sind rechtwinklig anzulegen. Die spitze Ecke läßt sich vermeiden, wenn man die weniger verkehrsreiche Straße in die verkehrsreichere durch eine Biegung im rechten Winkel einmünden läßt. Hierdurch werden schöne Städtebilder geschaffen. Besonders zu verurteilen ist die schräge Eckverbrechung. Eine vorteilhafte Lösung ist die Eckverbrechung mittels einspringender Ecke, wie sie in München zu finden ist.

Vorgärten sind möglichst breit anzulegen. Da sie Licht und Sonne brauchen, sind die nach Norden gelegenen besser wegzulassen und der Südseite zuzuschlagen. Vorteilhaft ist das Verbot der Hinterlandbebauung innerhalb der Baublöcke. Empfehlenswert ist es, die regelmäßige Flucht der Baublöcke einmal dadurch zu unterbrechen, daß man einen Baublock vor dem andern überstehen läßt.

Änderungen von Fluchtlinien in bestehenden Bebauungsplänen sollen nur mit größter Vorsicht vorgenommen werden. Sind sie wirklich nötig, so ist in bestimmten Fällen auf den Einbau von Laubengängen zurückzukommen, die ein reizvolles Städtebild bieten. Die Einmündung einer Straße in eine schön geschlossene Straßen- oder Platzwand ist portikusartig zu überbauen. Die Grundstücksgrenzen werden beim Entwurf von Bebauungsplänen oft gar nicht berücksichtigt. Bestehende Verkehrsräume sind in die neuen aufzunehmen. Herrliche Baumgruppen, Teiche usw. sind zu erhalten. Wir leisten dadurch Arbeit im besten Sinn des Heimatschutzes. —

Sch.

**Die Jahresversammlung des Heimatschutz in Brandenburg** fand unter starker Beteiligung am 11. und 12. Juni in Cottbus statt. Dabei sprach Hr. Robert Mielke über die „Heimatsammlungen in ihrer Bedeutung für eine nationale Kultur“. Die Ausführung gipfelte in den Leitsätzen: 1. Heimatsammlungen sind in den kleineren Städten als Stützpunkte deutscher Kultur zu schaffen; sie sind zugleich die wichtigsten Organe für Natur-, Heimatschutz und Denkmalpflege. 2. Sie haben neben ihrer Arbeit für die Wissenschaft, d. h. neben dem Sammeln von geschichtlichen, naturgeschichtlichen und kulturgeschichtlichen Gegenständen die heimatlichen Interessen in weitestem Um-

fang wahrzunehmen. 3. Gegenstände, die ohne Gefahr an ihrem Platze bleiben können, sollen nicht in das Museum kommen, sondern erf. Falles erworben und dauernd überwacht werden. 4. Jedem Heimatmuseum ist ein Heimatverein anzugliedern, der für die erweiterten Bestrebungen des Museums wirkt. 5. Es ist anzustreben, daß die Heimatmuseen der Provinz miteinander in Beziehung treten, um auf die Anerkennung als allgemein bildende Anstalten hinzuwirken.

In der öffentlichen Sitzung des zweiten Tages hielt Hr. Prof. Franz von der Technischen Hochschule in Charlottenburg an der Hand von 100 Lichtbildern einen Vortrag über Ingenieurbauten in Stadt und Land. In fesselnden Worten schilderte er, wie den neuen Aufgaben gegenüber der Ingenieur anfangs versagte und Gebilde schuf, die keineswegs erfreulich sind. Je mehr er sich aber von den geschichtlichen Ueberlieferungen freimachte und nur seine konstruktiven Mittel anwandte, um so schöner, freier und auch heimatlicher werden seine Werke. Der gedankenreiche, von Musterbeispielen unterstützte Vortrag fand reichen Beifall. Ein Rundgang durch die Stadt und durch das reich ausgestattete Museum beschloß die Tagung. —

## Wettbewerbe.

**Einen Wettbewerb betr. Skizzen für den Neubau eines Ständehauses für die Provinzial-Verwaltung der Provinz Posen** nebst Dienstwohnungen für den Landtagsmarschall und den Landeshauptmann erläßt der Landeshauptmann der Provinz Posen für Architekten deutscher Reichsangehörigkeit, die im Deutschen Reich wohnen, zum 15. Dez. 1910. Baukosten 1 100 000 M.; drei Preise von 5000, 3000 und 2000 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Ob.- und Geh. Brt. Dr. J. Stübgen in Grunewald, Landesbaurat Oehme und Stadtbrt. Teubner in Posen, Landesbrt. Blümner in Breslau, sowie Stadtbrt. Meyer in Bromberg. Unterlagen kostenfrei durch den Landeshauptmann. —

**Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau des Rathauses in Verbindung mit einem Saalbau zu Oberhausen in den Rheinlanden** erläßt der Oberbürgermeister für die Architekten Deutschlands zum 5. Dez. 1910. Drei Preise von 7000, 5000 und 3000 M. „Auf Anraten des Preisgerichtes wird die Stadt zwei weitere Entwürfe für je 1000 M. ankaufen“. Diese Bestimmtheit der Zusage ist leider ebenso selten wie erfreulich. Dem Preisgericht gehören neben Hrn. Ob.-Brgrmstr. Havenstein in Oberhausen an die Hrn. Reg.- u. Brt. Hertel in Köln a. Rh., Brt. Höpfner in Cassel, Geh. Ob.-Brt. Hofmann in Darmstadt und Geh. Brt. Winchenbach in Barmen. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Hochbauamt in Oberhausen. —

**Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Gymnasial- und Realschulgebäudes in Kronstadt in Ungarn** erläßt die evangelisch-sächsische Gemeinde daselbst für Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Deutschen Reiches zum 1. Okt. d. J. 3 Preise von 2100, 1600 und 1000 K., Ankäufe für je 500 K. Unterlagen durch das Presbyterium der evangelisch-sächsischen Kirchengemeinde in Kronstadt. —

**Mißstände bei Wettbewerben.** Indem Wettbewerb der Genossenschaft der barmherzigen Schwestern in Essen an der Ruhr hatte sich die Genossenschaft das Recht vorbehalten, nicht preisgekrönte Entwürfe für je 500 M. anzukaufen. Auf seine Anfrage erhielt ein Bewerber, dessen Entwurf vom Preisgericht zum Ankauf empfohlen war, die Mitteilung, „daß wir mit Rücksicht auf die beschränkten, uns für die Neuanlage zu Gebote stehenden Mittel von dem Erwerb der von dem Preisgericht zum Ankauf empfohlenen Entwürfe leider Abstand nehmen müssen“. Bei dem ausdrücklich vorbehaltenen Rechte des Ankaufes waren die hierzu vorgeschlagenen Bewerber berechtigt, mit Zuversicht anzunehmen, daß dem Vorschlag zum Ankauf auch der Ankauf selbst folgen werde. Wie groß die Mittel für den Neubau waren, konnte man bei einiger Sorgfalt in der Vorbereitung der Baufrage bereits bei Erlaß des Preisausschreibens wissen. Waren sie beschränkt, so durfte man unter keinen Umständen einen Ankauf in Aussicht stellen; stellte man ihn aber in Aussicht, so sollte er auch vollzogen werden. Da das Recht zum Ankauf nur vorbehalten, nicht zugesichert war, so haben die Betroffenen keine Möglichkeit, ihre Interessen weiter zu verfolgen.

Zum Ankauf waren empfohlen die Entwürfe der Hrn. Reg.-Bmstr. A. Eckardt in Duisburg und Arch. J. Hudlet in Essen. —

**Inhalt:** Die Geschäftshäuser Einhorn und Schmid in München. — 51. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Danzig. — Vereine. — Wettbewerbe. —

**Hierzu eine Bildbeilage: Die Geschäftshäuser Einhorn und Schmid in München.**

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

## XLIV. JAHRGANG. • NO. 58. • BERLIN, DEN 20. JULI 1910.

### Erweiterungsbau des Geschäftshauses L. Bernheimer am Lenbach-Platz in München.

Architekt: Geheimer Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch in München. Hierzu eine Bildbeilage.



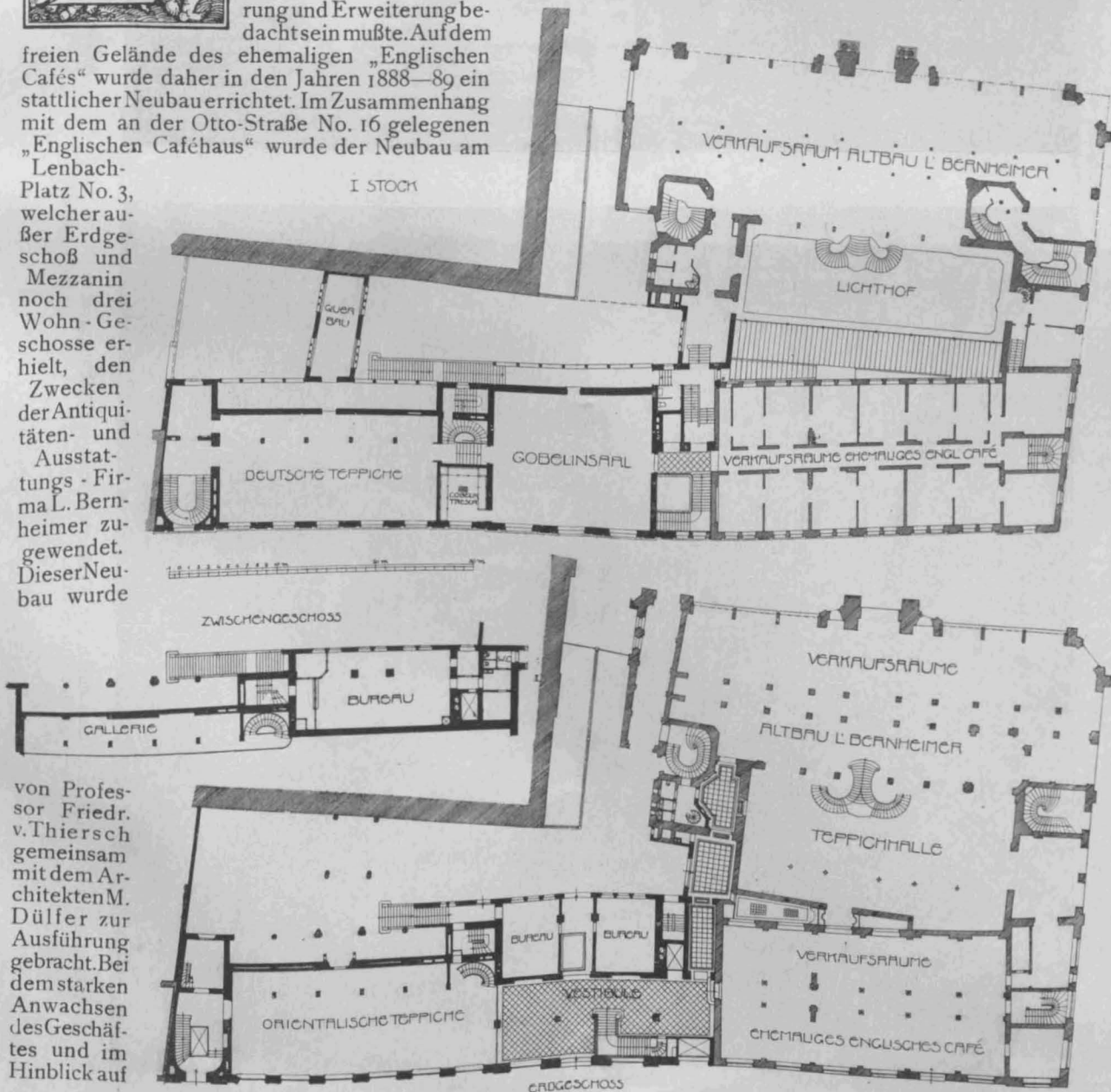
ange Jahre bestand die Firma L. Bernheimer in München, ein Haus für Altsachen- und feinere Innen-Ausstattung, in der Kaufinger-Straße daselbst. Nach verschiedenen Wandlungen entwickelte sich das Geschäft so, daß der Besitzer auf eine Veränderung und Erweiterung bedacht sein mußte. Auf dem

freien Gelände des ehemaligen „Englischen Cafés“ wurde daher in den Jahren 1888—89 ein stattlicher Neubau errichtet. Im Zusammenhang mit dem an der Otto-Straße No. 16 gelegenen „Englischen Caféhaus“ wurde der Neubau am

Lenbach-Platz No. 3, welcher außer Erdgeschoß und Mezzanin noch drei Wohn-Geschosse erhielt, den Zwecken der Antiquitäten- und Ausstattungs-Firma L. Bernheimer zugewendet. Dieser Neubau wurde

die hierdurch notwendig werdende spätere Erweiterung erwarb die Firma bald auch die in der Otto-Straße benachbarten Anwesen No. 15, 14 und 13.

Im Jahre 1907 trat die Firma L. Bernheimer, welche inzwischen durch Aufnahme der drei Söhne des Inhabers in eine offene Handelsgesellschaft umgewandelt worden war, wieder an Thiersch heran, um mit seiner Hilfe die geplante Erweiterung nach der Otto-

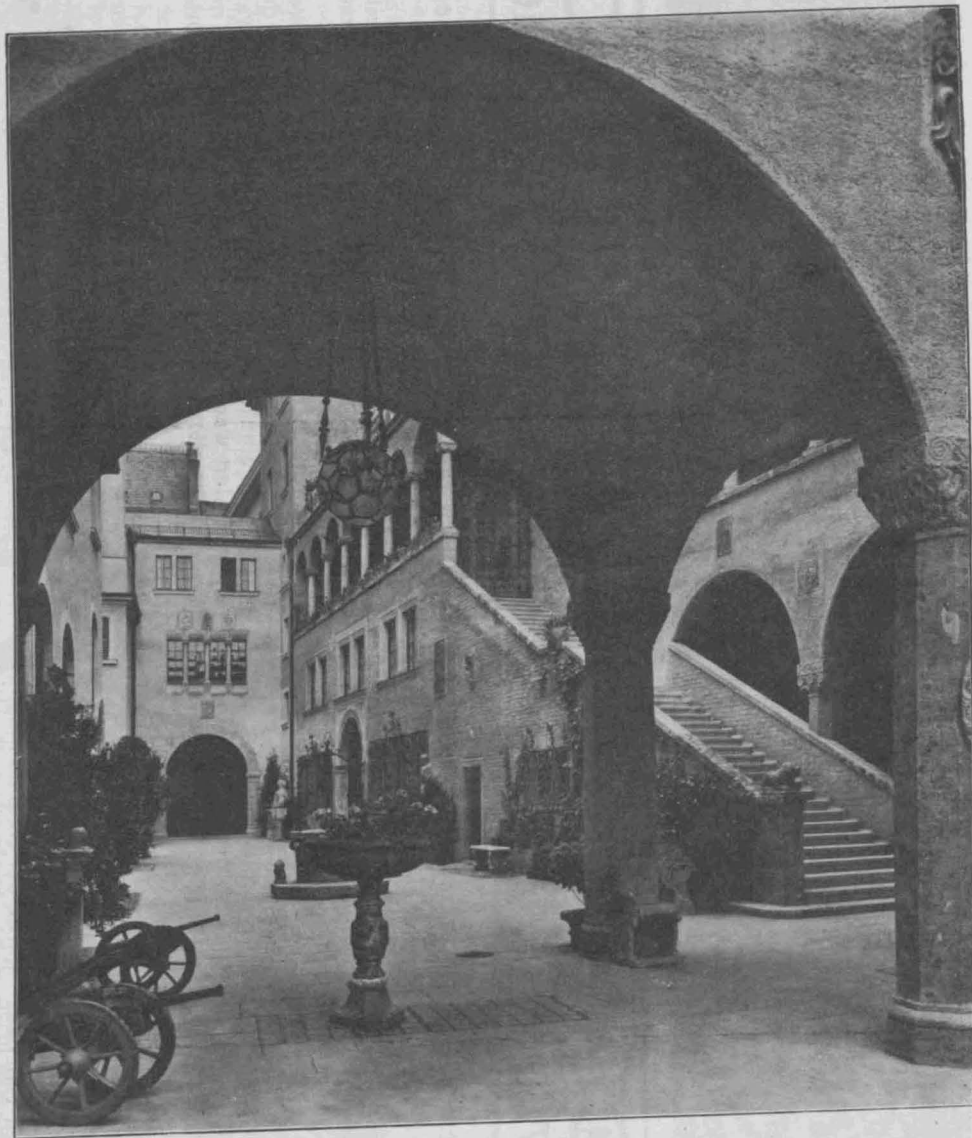


von Professor Friedr. v. Thiersch gemeinsam mit dem Architekten M. Dülfer zur Ausführung gebracht. Bei dem starken Anwachsen des Geschäftes und im Hinblick auf



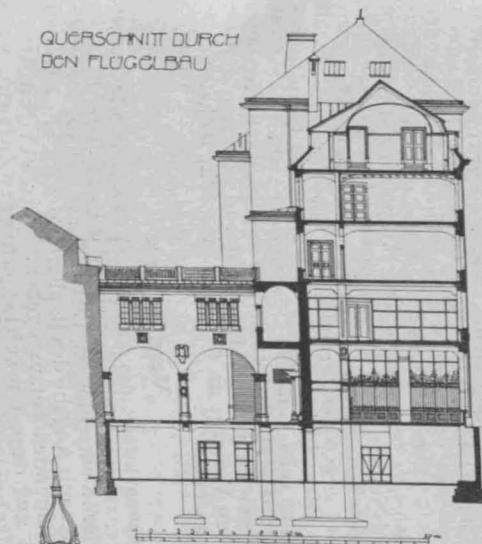


Ansicht des neuen Hofes mit Blick durch den Verbindungsbau zur Nachbargrenze  
an der Otto-Straße.

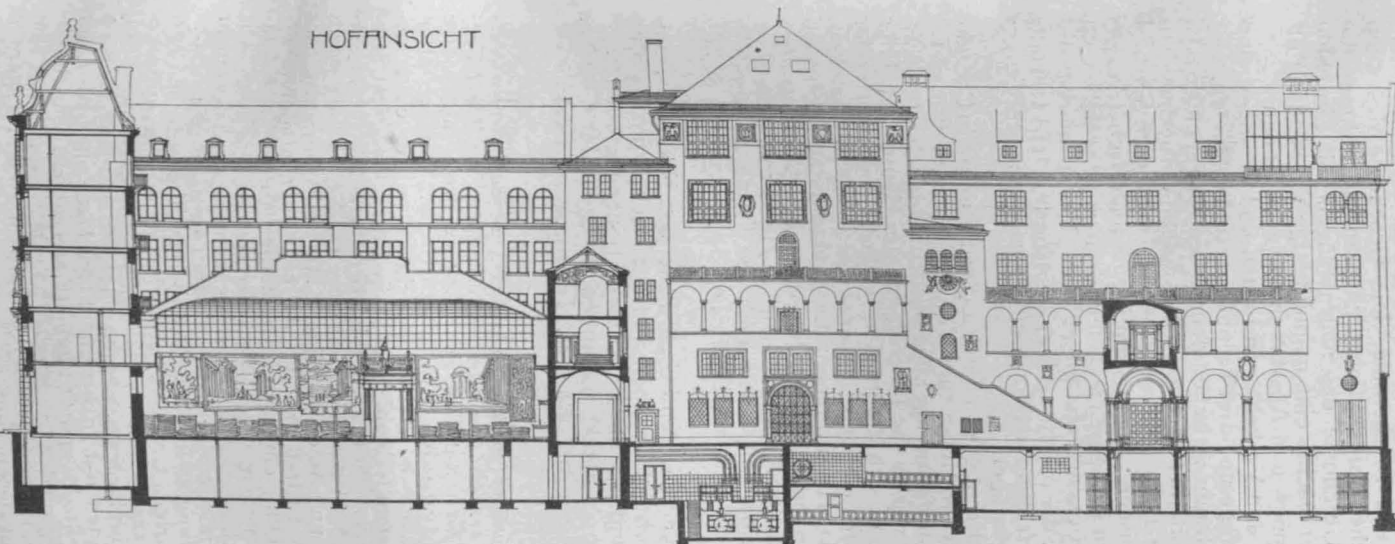


Ansicht des Hofes mit Blick auf die zum Gobelin-Saal führende Freitreppe  
und den Eingang zum Altbau am Lenbach-Platz.

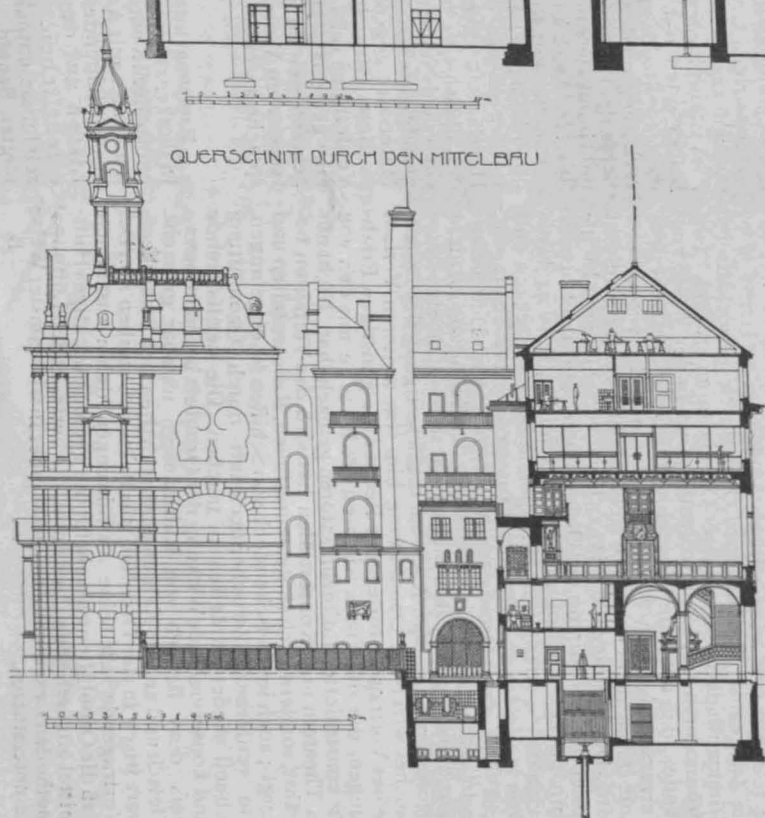
QUERSCHNITT DURCH  
DEN FLÜGELBAU



HOFANSICHT



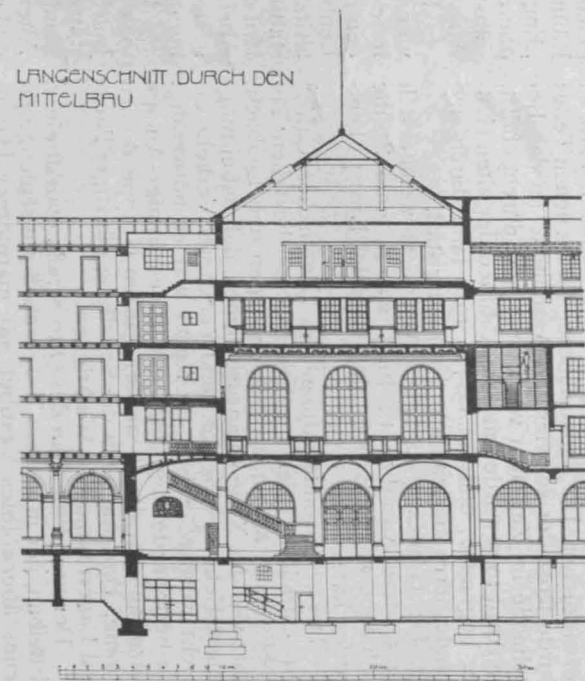
QUERSCHNITT DURCH DEN MITTELBAU



ANSICHT DES MITTELBAUS FACADE OTTOSTRASSE



LANGENSCHNITT DURCH DEN  
MITTELBAU



Erweiterungsbau des Geschäftshauses L. Bernheimer  
am Lenbach-Platz in München.  
Arch. Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedr. von Thiersch  
in München.



Straße hin mit dem Hof gegen den Lenbach-Platz zu verwirklichen. Die Bauausführung dieses neuen Teiles wurde trotz der schwierigen Anschlüsse an das Bestehende im Zeitraum von einem Jahr durchgeführt. Im April 1909 wurde mit dem Abbruch der alten Häuser begonnen, und am 15. Juli 1910 fand durch den Landesherrn die feierliche Eröffnung statt.

Der Grundzug der neuen Anlage, an welche sich die spätere Ausarbeitung hielt, war in einer Studie enthalten, welche Hr. Dipl.-Ing. Heinrich Lömpel entworfen hatte.

Der sogenannte Altbau des „Englischen Cafés“ Otto-Straße 16 blieb im Wesentlichen bestehen; sowohl an ihn als an die Bauten gegen den Lenbach-Platz war das Neue so anzuschließen, daß dabei möglichste Uebersichtlichkeit und bequemer Verkehr erreicht wurden. Schon im Keller war es notwendig, die bestehende Heizungs- und Beleuchtungs-Anlage umzuwandeln, damit sie der ganzen Gruppe dienen konnte. Dort war auch die Schaffung günstiger Pack- und Lagerräume von Wichtigkeit.

Der neue Flügel an der Otto-Straße enthält einen Mittelbau, der in seinem Erdgeschoß ein säulengetragenes überwölbtes Vestibül mit marmorner Haupt-Treppe aufweist. Flügelartig gruppiert liegen an diesem Mittelflur einerseits die Halle des ehemaligen „Englischen Cafés“, anderseits der Verkaufsraum für echte Teppiche, von welchem aus durch eine innere Treppenverbindung das im ersten Obergeschoß liegende Verkaufslokal für europäische Ware zu finden ist. Im Mittelbau über dem Vestibül an der Otto-Straße liegt als wichtigster Raum des Hauses der durch zwei Geschosse reichende Gobelinsaal mit daran stoßendem Gobelintresor. Ihm folgen in der Höhe der so-

genannte Stickereisaal und darüber Zusammenstell-Räume und Zeichensäle. Die Geschosse des alten „Englischen Cafés“ blieben unverändert, während die oberen Geschosse des neuen Flügels mit Einschluß selbst der Dächer eine mannigfaltige Verwendung für Ausstellungs- und Ausstattungszwecke fanden.

Für den Verkehr von Lasten und Personen sind vier Aufzüge und drei Treppenhäuser vorhanden. Der freie Hofraum zwischen dem neuen Flügel einerseits, den nachbarlichen Anwesen und dem Vorderhaus am Lenbach-Platz anderseits, erhielt nach dem Vorbild altitalienischer Architekturen eine malerische Ausgestaltung mit Loggien und einer Freitreppe, welche vom Hof zum Gobelinsaal hinaufführt. Es war hierbei die Absicht, die im Hof teils eingemauerten, teils frei aufgestellten Steinsachen in eine entsprechende Umgebung zu bringen.

Die Front gegen die Otto-Straße sollte im Charakter einfacher Münchener Verputz-Architektur des 18. Jahrhunderts durchgeführt werden. Eine schlichte Ausstattung weisen die Innenräume des Hauses auf. Hier handelte es sich darum, den reichen Schatz wertvoller Altertümer und guter neuer Arbeiten so aufzustellen, daß er das Hauptmoment der Raumausstattung bildet. Es lag nahe, daß bei den baulichen Ausstattungs-Arbeiten der Architekt Hand in Hand mit dem Bauherrn selbst ging, wie auch die Firma Bernheimer einen nicht unwesentlichen Teil der genannten Arbeiten übernahm.

Für alle wesentlichen Teile des Neubaus, einschließlich der Treppen und der Dachräume, wurden Beton- und Eisenbeton-Konstruktionen verwendet.

Dem Architekten standen als Bauführer die Hrn. P. Biedermann und J. B. Heppner zur Seite. —

#### Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 18. Febr. 1910. Vorsitz.: Hr. Bubendey, anwes.: 67 Personen.

Hr. Himmelheber erstattet den Kassenbericht und den Bericht des Bibliothek-Ausschusses. Hr. Ingenieur v. Kupffer nimmt sodann das Wort zu seinem Vortrag über die „Ozonlüftung“. Einleitend erörtert der Redner die Ursachen der Luftverderbnis in Versammlungsräumen und schildert die bisherige Methode der Lüftungstechnik. Während man früher auftretende Gerüche durch häufigen Luftwechsel, welcher jedoch lästige Zugerscheinungen im Gefolge hat, zu entfernen suchte, stellt sich die Ozonlüftung die Aufgabe, diese Gerüche zu zerstören oder doch unwirksam zu machen. Eine geringe Luftmischung von Ozon genügt, um eine verdorbene Luft in kurzer Zeit zu reinigen und wieder frisch erscheinen zu lassen. Für die Zwecke der Technik wird Ozon durch die elektrische Glimmentladung sogenannter Ozonisatoren erzeugt. Die Ozonisatoren werden mit Ventilatoren in der Weise verbunden, daß entweder Frischluft mit Ozon gemischt dem Versammlungsraum zugeführt oder daß die verdorbene Luft durch den Ozonisor geleitet und wieder gereinigt wird. Der Vortragende zeigt an Hand verschiedener Lichtbilder die Anordnung der Ozonisatoren, die sich teils mit vorhandenen Lüftungsanlagen vereinigen, teils auch als freistehende oder fahrbare Apparate oder an Decken und Wänden in den zu lüftenden Räumen unterbringen lassen, und führt einen Ozonisor im Betriebe vor. Der Stromverbrauch ist gering, das Geräusch der Entladung ist nicht ganz zu vermeiden, aber meist nicht störend, da eine kurze Ozonisierung genügt. Auch auf die Beseitigung des Tabakrauches wirkt die Ozonlüftung hin. Im weiteren Verlauf seines Vortrages erörtert der Redner die günstigen Erfahrungen, die die Firma Siemens & Halske mit den von ihr konstruierten Luftozonisatoren gemacht hat. Nicht nur in Theatern und Konzertsälen hat sich das Verfahren bewährt, sondern auch in Restaurationen, Badeanstalten und dergl.; auch im Zwischendeck von Schiffen ist es gelungen, die verdorbene Zwischendecksluft durch Ozonlüftung schnell wieder erträglich zu machen. Die sterilisierende und konservierende Wirkung der Ozonluft hat man besonders dem Betrieb von Kühlhäusern nutzbar gemacht. Fleisch und andere Nahrungsmittel halten sich bemerkenswert frisch in der Ozonluft, die Bakterien sterben ab. Der Vortragende faßt seine Ausführungen dahin zusammen, daß die Ozonlüftung als ein für die Technik wichtiges Hilfsmittel anzusehen sei, bestimmt, die bestehenden Lüftungsmethoden zwar nicht zu ersetzen, aber in wirksamster Weise zu unterstützen. —

B.

Münchener (oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein. Der 17. Febr. war einem sehr zeitgemäßen Thema gewidmet. Geh. Rat Prof. Ferd. Loewe sprach über „Die Bekämpfung des Straßenstaubes“. Von den alten Kunststraßen der Römer ausgehend, gab er einen geschichtlichen Ueberblick über die Entwicklung der Straßenbaukunst, der in Frankreich bereits im XVII. Jahrhundert große Aufmerksamkeit zugewendet wurde, worin England und Amerika folgten. Mit der Ausbreitung der Eisenbahnen trat eine Periode mehr oder minderer Vernachlässigung ein, aber die derzeitige Aufnahme und rapide Steigerung des Automobilverkehrs, die eine sehr rasche Abnutzung der Oberfläche nur makadamisierter Straßen im Gefolge hat und damit eine enorme Staubentwicklung, zwingt die Techniker aus hygienischen und anderweitigen Gründen, der Sache ihre erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Denn Asphaltierung, Granitwürfel, Kleinsteinpflaster u. a. seien ihrer beträchtlichen Kosten halber doch nur in beschränktem Maße innerhalb der engeren Stadt- und Ortsgebiete anwendbar. Zur Staubverhütung auf den Landstraßen habe man da und dort zum Belag der Radspurweite mit Eisenplatten oder Pflasterung mit Granitwürfeln gegriffen, jedoch ohne sonderlichen Erfolg. In Amerika begannen dann die Versuche der Beprengung mit Rohpetroleum, dem die Verwendung von dünnflüssigem heißen Teer folgte. Chemische Mischungen wurden ebenso erfunden, wie Maschinen als Ersatz der Handarbeit, um ein tieferes Eindringen der staubbindenden Flüssigkeit zu erzielen. Die Hauptsache aber bliebe eben doch immer noch die technische Güte des Straßengrundes, die Widerstandsfähigkeit des hierzu verwendeten Materiales gegen die Zermalmung. Quarzsand habe sich in dieser Hinsicht besser bewährt als selbst Granitgries. Verderblich seien Guß und Gewitterregen aber selbst für eine geteerte Makadamstraße, die aus Stadtgebieten ausgemerzt werden müßten. Lichtbilder illustrierten den interessanten Vortrag, an den sich eine sehr lebhafte Aussprache anschloß. —

J. K.

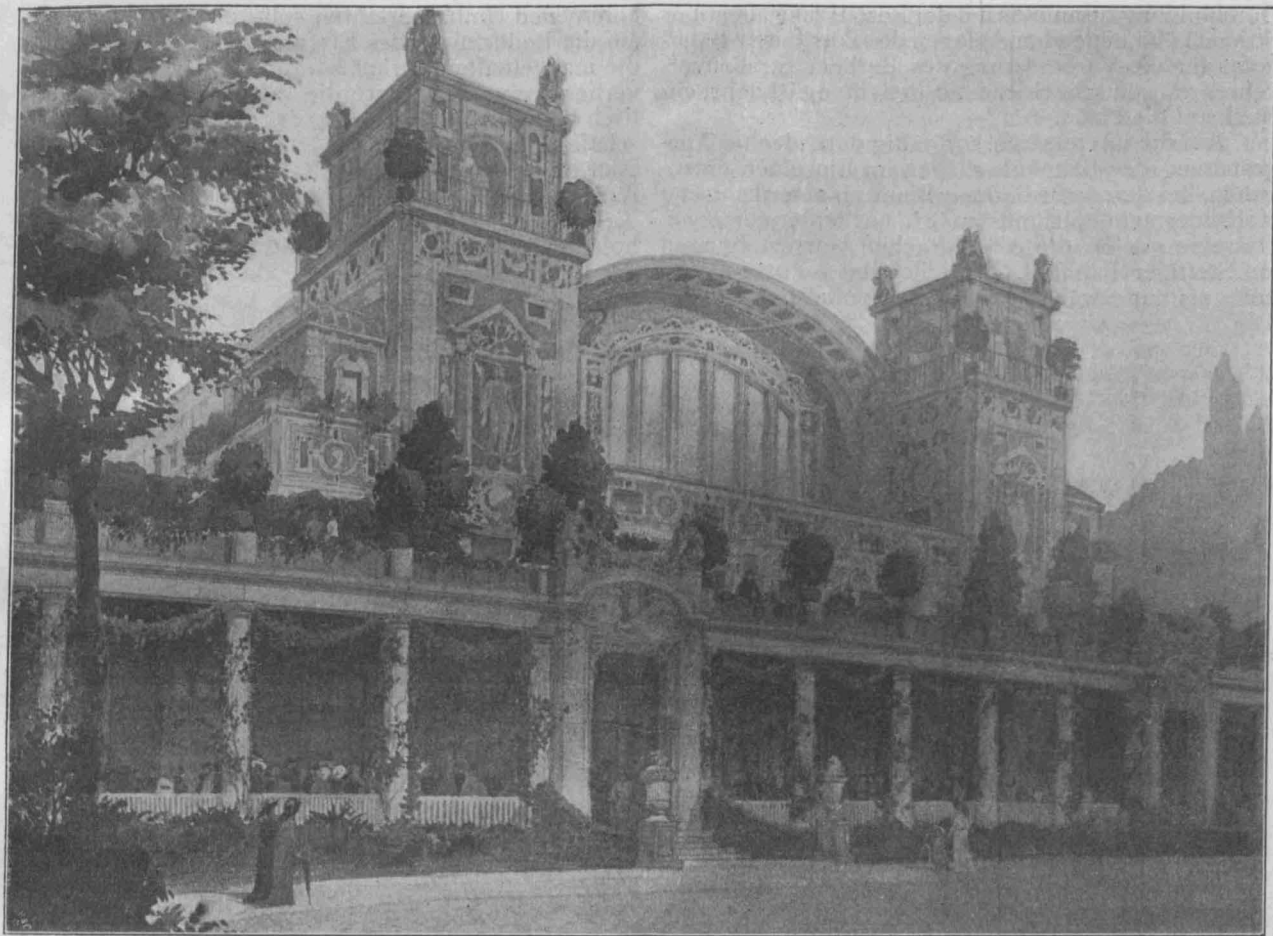
#### Vermischtes.

Bautennachweise des kgl. Polizei-Präsidiums in Berlin. In dankenswerter Weise hat sich das kgl. Polizei-Präsidium zu Berlin entschlossen, Listen der von ihm genehmigten Bauten mit Angabe des Bauherrn, des Architekten und des Ausführenden herauszugeben. Wir werden diese Listen auf dem Umschlag unserer Zeitung veröffentlichen. Diese wöchentlich erscheinenden Verzeichnisse enthalten je die in der Woche vorher genehmigten Bauten. —





RWEITERUNGSBAU DES KAUFHAU-  
 SES L. BERNHEIMER IN MÜNCHEN. \*  
 ARCHITEKT: GEH. HOFRAT PROF.  
 DR.-ING. FRIEDRICH VON THIERSCH  
 IN MÜNCHEN. \* HOFANSICHT AUS  
 DEM ERWEITERUNGSBAU. \* \* \* \*  
 DEUTSCHE BAUZEITUNG  
 \* XLIV. JAHRGANG 1910 \* NO. 58. \*



Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Stadthalle in Hannover. Ansicht des Mittelbaues aus dem Entwurf „Wandel“ der Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch und Dipl.-Ing. Heinrich Lömpel in München.

## BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

### Die Lösung der Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin.

Von Fritz Eiselen. (Fortsetzung aus Nr. 55.)



Für die Nordsüd-Verbindung Stettiner-Anhalter-Bahnhof des Fernverkehrs sieht der Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ bei der Schwierigkeit, einen viergleisigen Tunnel durchzubringen, nur einen zweigleisigen Tunnel vor, sodaß nicht sämtliche Züge durchgeführt werden können, ein Teil vielmehr nach wie vor im Stettiner- bzw. Anhalter-Bahnhof endigt. Es werden also bei diesen Bahnhöfen auch Abstellanlagen erforderlich, die aber nur verhältnismäßig geringen Umfang erhalten müssen, während die Hauptanlagen in die im Norden bzw. Süden anzulegenden eigentlichen Abstellbahnhöfe nach Karow bzw. Teltow verwiesen werden, wo auch die elektrische Lokomotive als Triebkraft anstelle der Dampflokomotive tritt. Die Linie wird nicht, wie bei den bisher beschriebenen Entwürfen, durch die Königgrätzer-Straße, sondern durch einen Straßendurchbruch vom Askanischen-Platz zur Koch-Straße in die Wilhelm-Straße eingeführt, die sie nach Norden bis zur Spree verfolgt, um späterhin in die Linienführung einzulaufen, wie sie Siemens & Halske bei dem vor einigen Jahren der Eisenbahndirektion vorgelegten Entwurf für die Weiterführung der Wannsee-Bahn zur Stettiner-Bahn angenommen hatten. An der Kreuzung mit der Stadtbahn am Bahnhof Friedrich-Straße ist eine Station vorgesehen, die ein Umsteigen auf die Stadtbahn ermöglicht. Das Tunnelprofil ist mit Rücksicht auf den ausschließlich elektrischen Betrieb gegenüber dem Nor-

malprofil des lichten Raumes für Hauptbahnen von 4,8<sup>m</sup> Höhe auf 4,4<sup>m</sup> eingeschränkt. Das größte Längsgefälle steigt, soweit das aus den uns vorliegenden Zeichnungen zu entnehmen ist, wie bei dem Entwurf der Hochbahngesellschaft bis auf 1 : 40.

Die Umgestaltung des Anhalter-Bahnhofes zu einem Südzentralbahnhof, in welchen die viergleisige Anhalter-Bahn, die zweigleisige Magdeburger-Bahn (die schon bei Kohlhasenbrück von der jetzigen Stammlinie abzweigt und in Lichterfelde in die Anhalter-Bahn einmündet), ferner die zweigleisige Dresdener-Bahn (die bei Tempelhof in die Anhalter-Bahn einmündet) eingeführt werden, ist aus Abbildung 7 ersichtlich. (Vergl. auch den Plan auf Seite 312.) Von diesen Gleisen werden sechs wie bisher in den neuen Kopfbahnhof, zwei in die Nordsüdlinie eingeführt.

Für den neuen Personenbahnhof wählt der Entwurf als günstigsten Platz (auch für den Uebergang auf zahlreiche Stadtschnellbahnen) ein Gelände südwestlich des Landwehrkanales, und zwar liegt der neue Bahnhof dort (sowohl der Kopfbahnhof, wie der daneben liegende Durchgangsbahnhof) in alter Höhenlage der Gleise, sodaß die weitergeführte Durchgangslinie den Landwehrkanal überbrückt und dann erst vor dem Askanischen-Platz unter die Straße hinabsteigt. Unter dem hochliegenden Bahnhof können alle wichtigen Straßen durchgeführt werden. Der vereinigte Güterbahnhof der Anhalter-, Dresdener- und Potsdamer-Bahn konnte noch weiter zurück, hinter die geradlinig durch das Bahnhofsgelände durchgeführte Horn-Bülów-Straße zurückgeschoben werden. Daß diese

Durchbildung zusammen mit der Beseitigung aller über Straßenhöhe liegenden Anlagen des Potsdamer-Bahnhofes für die Verbesserung des Berliner Straßenverkehrs von einschneidendster Bedeutung ist, lehrt ein Blick auf die Pläne.

Auf die interessante, sorgfältig durchdachte Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen im Einzelnen einzugehen, bei deren Ausbildung Blum an amerikanische Vorbilder anknüpft, müssen wir uns leider versagen. Dasselbe gilt für die erforderlichen Umgestaltungen am Stettiner-Bahnhof. Bezüglich des Lehrter-Bahnhofes sei nur erwähnt, daß dieser ebenfalls einen voll-

kommenen Umbau erfahren soll, teils mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes, teils um die mangelhaften Verkehrsverhältnisse von Moabit zu verbessern und hier auch die Möglichkeit einer ästhetisch befriedigenden Lösung des Bebauungsplanes zu schaffen. Wir verweisen in letzter Beziehung auf den Plan Seite 311. Die neuen Bahnhofsanlagen sind zurückgeschoben bis hinter die Invaliden-Straße und verlegt nach dem Gelände des alten Hamburger-Bahnhofes. Die Beseitigung der Güterbahnhofs-Anlagen der Lehrter-Bahn und des Packhofes gestatten dann eine völlige Umgestaltung des vorderen Stadtteiles von Moabit, wobei allerdings die weitere Voraussetzung gemacht wird, daß die dort zusammengedrängten großen Kasernen-Anlagen beseitigt und nach weit entfernten Außenbezirken verlegt werden dürfen.

Wie für den Fernverkehr, so ist auch für den Vorortverkehr eine Nordsüd-Verbindung vorgesehen. Von den vier Linien, die jetzt am Potsdamer-Platz enden — Potsdamer- und Wannsee-Bahn, sowie Lichterfelder-Bahn und Südring — sollen nach dem Entwurf die beiden letztgenannten wie bisher am Potsdamer-Platz in einer Kopfstation enden, die aber unter die Erde verwiesen wird, während die beiden ersteren als Durchmesserlinien durchgeführt werden. Am Brandenburger-Tor erhalten sie noch einen gemeinschaftlichen Bahnhof, dann schwenkt ein Gleispaar zum neuen Lehrter-Bahnhof, das andere zum Vorortbahnhof der Stettiner-Bahn. Letzteres enthält ebenfalls an der Kreuzung mit der Stadtbahn neben Bahnhof Friedrich-Straße eine Station.

Der Entwurf läßt die Frage offen, wie weit auf einen weiteren Ausbau des Vorortnetzes durch den Staat gerechnet werden darf, ob nicht vielmehr auch in dieser Richtung die Gemeinden, selbstverständlich mit Staatshilfe, selbst vorgehen sollten. Aufgenommen sind in den Plan (vergl. Abbildung 6, Seite 435) eine nördliche und eine südliche Vorort-Querbahn, erstere parallel der nördlichen Güter-Umgebungsbahn, letztere vom Bahnhof Wannsee ausgehend und südlich des Teltow-Kanales bis zum Anschluß an die Görlitzer-Bahn geführt; ferner ist die Verlängerung der Spindlersfelder-Bahn und die Ausführung einer Aufschließungsbahn in das Seengebiet im Südosten Berlins bis zum Scharnützsee vorgesehen.

Die Verfasser des Entwurfes wollen den von dem übrigen Verkehr nach den vorgeschlagenen Maßnahmen ja stark entlasteten Ferngleisen — auch auf der Stadtbahn und der neuen Nordsüd-Bahn — die Aufgabe zuweisen, einen Vorort-Eilverkehr, mit 60 km/St. zu betreiben und

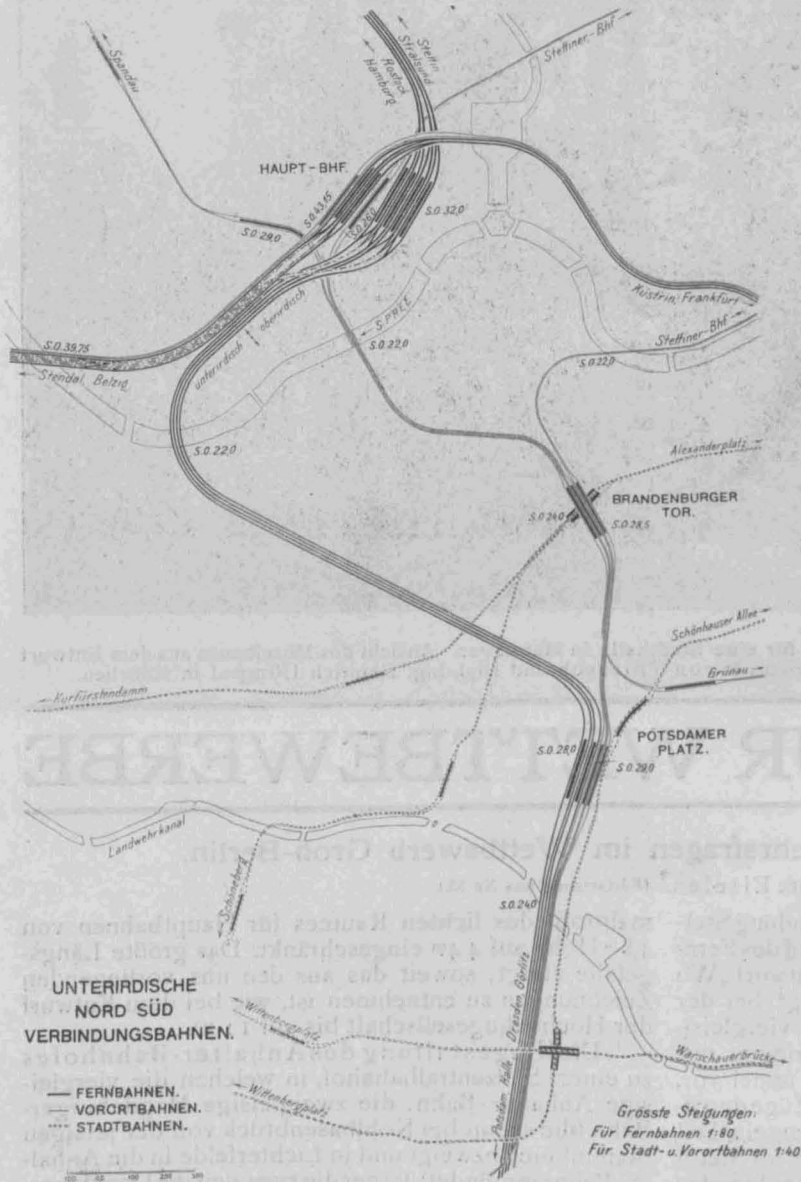
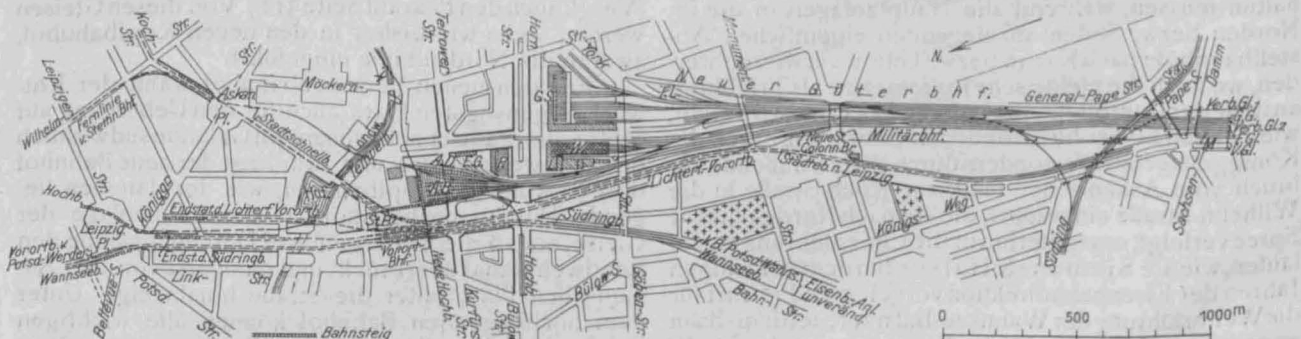


Abbildung 9. Entwurf mit dem Kennwort „Et in terra pax“. III. Pr. von 15000 M. Bearbeiter für die Verkehrsfragen: Ob.-Ing. Rich. Petersen in Berlin.



Abbildg. 7. Plan für die Umgestaltung des Potsdamer- und Anhalter-Bahnhofes zum Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“. A.B. Neuer Anhalter Kopfbahnhof. — A.D. Anhalter Durchgangsbahnhof. — St.B. Endstation der Städtebahn Berlin—Leipzig. — P. Postbahnhof. — F.L. Freilade-Verkehr. — W. Wagenschuppen. — L. Lokomotivschuppen. — G.S. Güterschuppen. — E.G. Eilgutschuppen. — Verb.Gl. 1. Verbindungsgleis zwischen Ringbahn und Rangierstation Tempelhof. — G.G. Gütergleise. — Verb.Gl. 2. Verbindungsgleise zwischen dem Zentral-Bahnhof und den Abstellanlagen in Tempelhof. — F.Gl. Viereckige Strecke des Fern-Personenverkehrs der Anhalter-, Dresdner- und Magdeburger-Bahn. — V.Gl. Vorortgleise nach Groß-Lichterfelde und nach Zossen. — M. Militärbahn nach Jüterbog.



auf längere Strecken ohne Aufenthalt durchgehend, aufzunehmen. Die Führung auf besonderen Gleisen halten sie der Kosten wegen für ausgeschlossen.

Neu ist für Berlin der Vorschlag einer unmittelbaren Verbindung des Vorort-Verkehres mit dem innerstädtischen Schnellverkehr, indem Vorortzüge von den Außenbezirken unmittelbar auf die Stadt-Schnellbahnen übergeführt, sodaß auf diese Weise neue Durchmesserlinien geschaffen werden. Der Entwurf nimmt hierfür die der Stadt Berlin genehmigte Nordsüd-Linie in Aussicht, in welche die Vorortlinien von Tegel und Liebenwalde übergeführt werden sollen und die städtische Moabiter Linie, für welche ein Zug-Übergang von der Mittenwalder- und Görlitzer-Bahn (Grünau) in Aussicht genommen ist. Für einen angemessenen Ausbau des übrigen Schnellbahnnetzes trägt der Entwurf Sorge.

falls ein durchgearbeiteter Entwurf aufgestellt wurde) ist die Durchlegung von Straßen sowohl in der Ostwest- wie in der Nordsüd-Richtung ermöglicht und eine durchgreifende Verbesserung erzielt.

Große Maßnahmen sieht der Entwurf zur Entlastung des Alexander-Platzes vor. Hinsichtlich des Ostwest-Verkehres tritt diese Entlastung z. T. schon ein durch die Beseitigung der Verkehrsbarren des Potsdamer- und des Anhalter-Bahnhofes, wodurch dem Verkehr die Bahn quer durch das südliche Berlin nach Osten eröffnet wird. Um auch den Nordsüd-Verkehr der östlichen Stadt mehr vom Alexander-Platz abzulenken, ist eine direkte Verbindung zwischen den beiden Verkehrszentren Moritz-Platz und Rosenthaler-Tor vorgesehen durch eine Spreebrücke im Zuge der Brücken-Straße, Verbreiterung der Neuen Friedrich-Straße, Durchbruch zum Rosenthaler-Tor usw. Bezüglich der



Abbildung 8. Übersichtplan der Eisenbahnanlagen und der Verteilung der Grünflächen (in dem Plane schwarz). Entwurf mit dem Kennwort „Et in terra pax“. III. Preis von 15000 M. Verfasser: Prof. Rud. Eberstadt, Arch. Prof. Bruno Möhring, Ob.-Ing. Rich. Petersen, sämtlich in Berlin.

Was die geplanten Umgestaltungen des Bebauungs-Planes der inneren Stadt im Interesse der Verbesserung des Straßenverkehrs betrifft, so haben wir schon wiederholt auf die hohe Bedeutung des Umbaus bzw. der Beseitigung des Potsdamer- und Anhalter-Bahnhofes nicht nur für den Verkehr zwischen den südwestlichen Stadtteilen, sondern auch für den gesamten Ostwest-Verkehr durch Berlin hindurch hingewiesen. Die Umgestaltung ist hier außerdem dazu benutzt, um eine bessere Verbindung des Potsdamer-Platzes mit dem Südwesten von Berlin durch eine breite Prachtstraße herzustellen (vergl. die Pläne S. 311 und 312). Auf die bedeutenden Umgestaltungen im Stadtteil Moabit ist schon hingewiesen. Ein drittes großes Verkehrs-Hindernis bilden die Eisenbahnanlagen bei Stralau-Rummelsburg, die den Verkehr im Südosten in ost-westlicher Richtung fast ganz abschneiden. Durch Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen (für die eben-

anderen Maßnahmen muß auf die Pläne verwiesen werden. Hinsichtlich der Durchbrüche in der eigentlichen Innenstadt übernimmt der Entwurf die meisten der Pläne des Stadtbaurates Krause. —

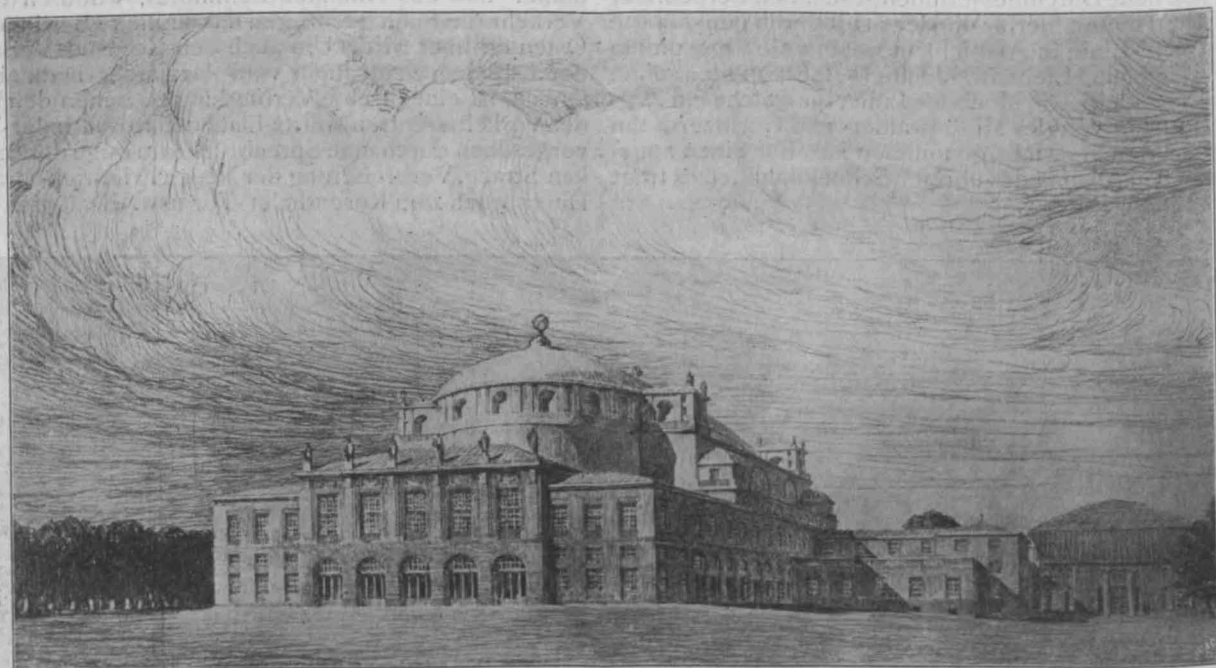
5. Entwurf mit dem Kennwort „Et in terra pax“. Dritter Preis von 15000 M. Verfasser: Prof. Rudolf Eberstadt, Arch. Prof. Bruno Möhring, Ober-Ing. Richard Petersen, sämtlich in Berlin.

Dieser letzte Entwurf, den wir einer Besprechung unterziehen wollen, weicht in mancher Hinsicht in der Lösung der Verkehrsfragen von den bisher beschriebenen Entwürfen ab. Er beschränkt sich auch in der Darstellung auf die wichtigsten Punkte, auf die Fragen von grundsätzlicher Bedeutung. Es geht jedoch aus der ganzen Behandlung hervor, daß auch eine Reihe von Einzelheiten näher durchgearbeitet oder wenigstens durchgedacht sein müssen, auf deren Wiedergabe die Ver-

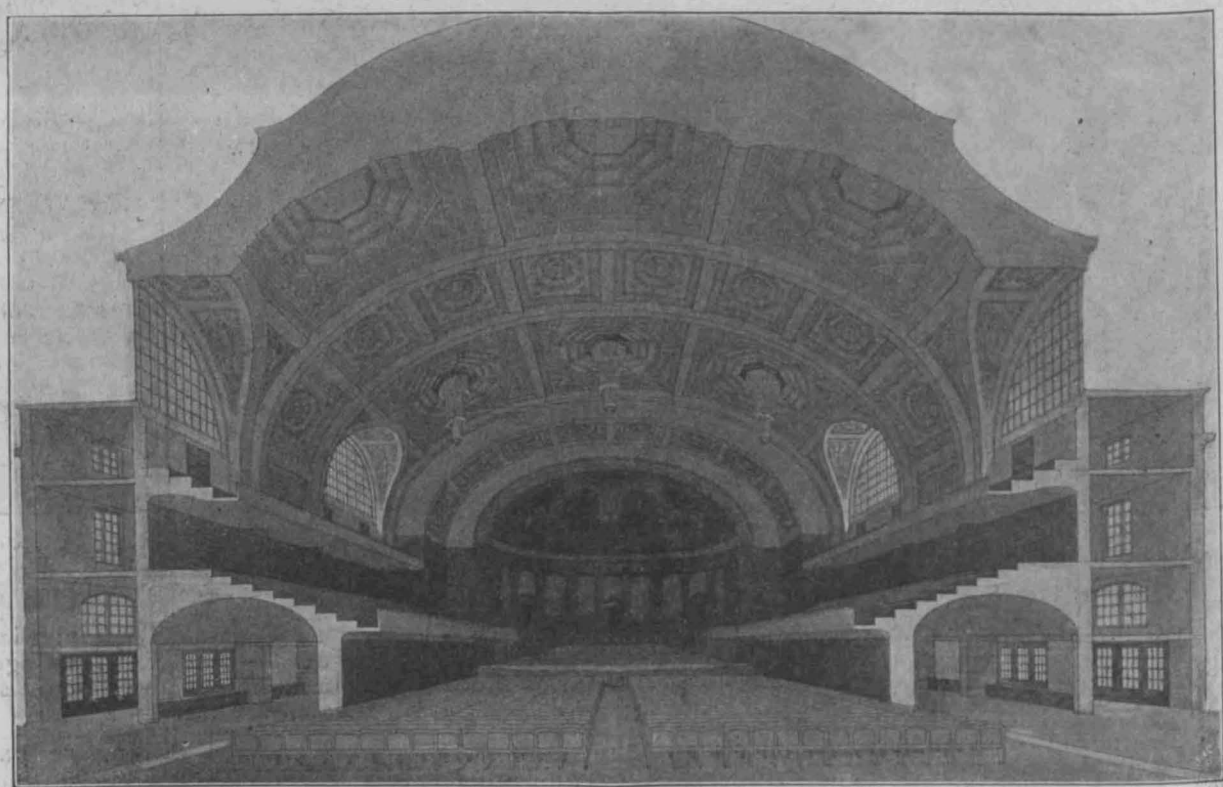
fasser jedoch verzichtet haben. Eingehende Betrachtungen über Verkehrsverhältnisse und -Bedürfnisse, die sich zum Teil auf frühere bekannte Arbeiten Petersen's auf diesem Gebiete stützen, sind den Erläuterungen beigegeben.

Schärfer als bei anderen Entwürfen ist hier zum Ausdruck gebracht, daß die moderne Großstadt, Dank ihrer Verkehrseinrichtungen, ganz andere Entwick-

mig einschiebende Frei- und Grünflächen möglichst bis an den Stadtkern heranzuführen seien. Diese Entwicklung sei als die hygienisch günstigste anzusehen, sie sei wirtschaftlich möglich Dank der Verkürzung der Entfernungen durch unsere modernen Verkehrsmittel, und die längs der Vorortlinien bereits vorhandenen Ansätze in dieser Richtung seien in ihrer Entwicklung durch einen entsprechenden weiteren Ausbau des Vor-



Rückwärtige Ansicht der Bauanlage.



Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Stadthalle in Hannover. Perspekt. Ansicht des großen Konzertsalles. Entwurf „Wandel“ der Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. Fr. v. Thiersch u. Dipl.-Ing. Heinr. Lömpel in München. Ein Pr. v. 9000 M.

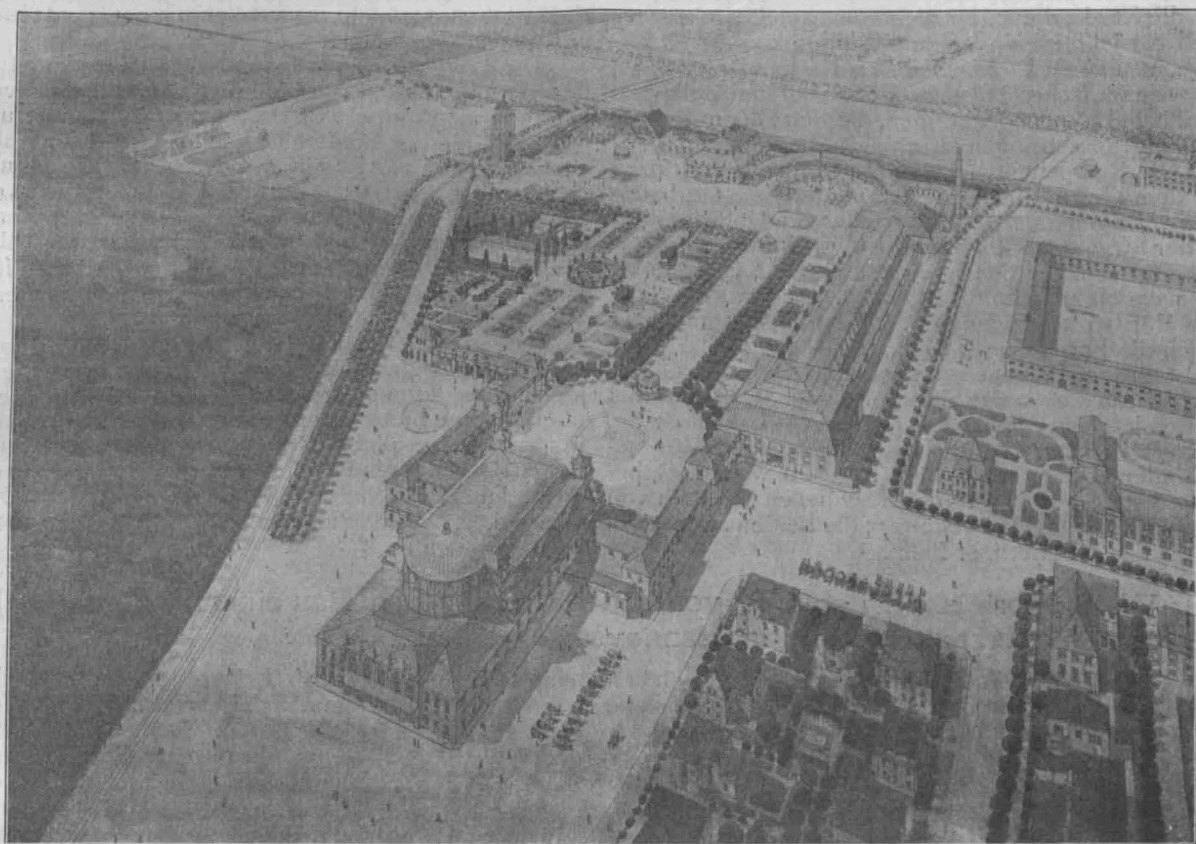
lungsmöglichkeiten besitzt, als die Stadt früherer Jahrhunderte, daß es daher verkehrt sei, an der alten Form der Stadterweiterung in konzentrischen Ringen festzuhalten, indem immer neue Gürtel um den inneren Kern gelegt werden, daß vielmehr eine Ausdehnung in radialer Richtung, den vom Stadttinneren ausstrahlenden Verkehrslinien folgend, das Naturgemäße sei, während umgekehrt zwischen diese Ansiedlungen sich keilför-

ort-Verkehres zu fördern. Ein Blick auf den Uebersichtsplan Abbildung 8, der das Netz der Fern- und Vorortbahnen und die Verteilung der Frei- und Grünflächen wiedergibt, zeigt, wie die Verfasser diese Frage gelöst haben.

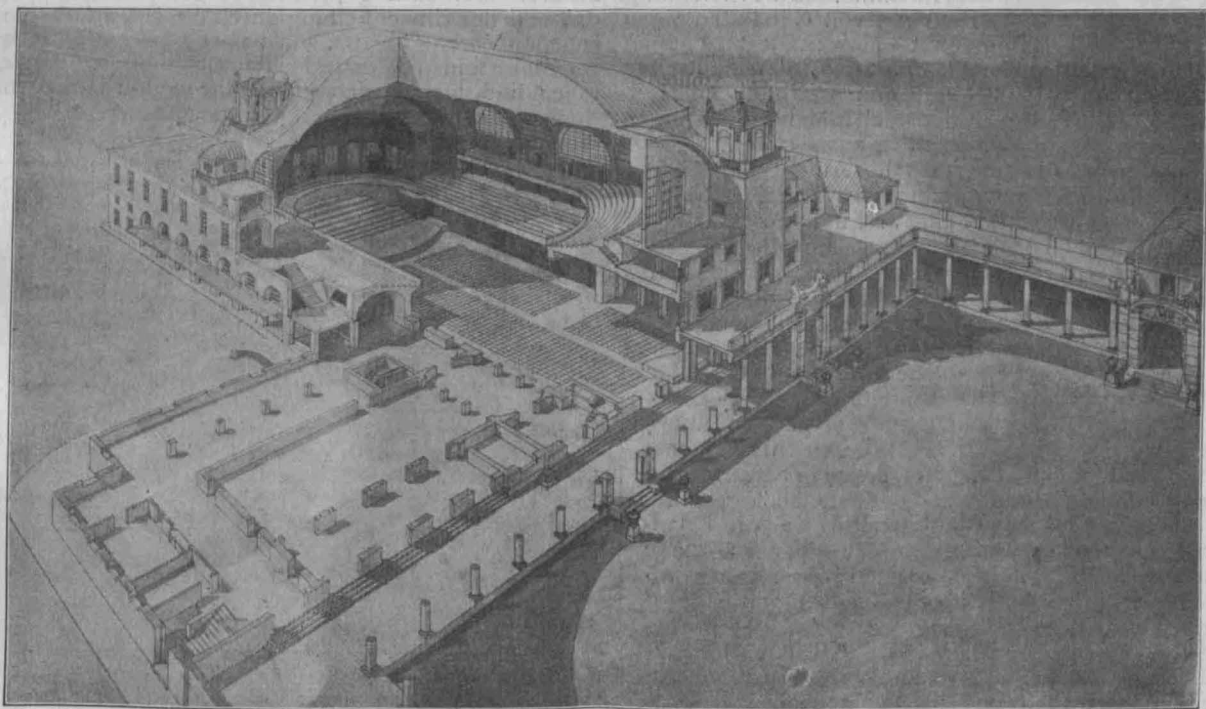
Was den Ausbau des Eisenbahnnetzes für den Fernverkehr betrifft, so sieht Petersen die Möglichkeit, einen in absehbarer Zeit auf das Zwei- bis Dreifache gesteig-

gerten Verkehr zu bewältigen, ebenfalls nur in der Beseitigung der Kopfbahnhöfe durch Schaffung einer Nordsüd-Verbindung. Er geht darin radikal vor, indem er alle Kopfbahnhöfe beseitigt, auch den Görlitzer Bahnhof. Im Süden legt er die acht Gleise der Potsdamer,

Die Gleise liegen bis hinter die York-Straße, wo ein neuer gemeinsamer Bahnhof anzulegen ist, in alter Höhe, steigen dann auf einer Rampe herab, um den Landwehr-Kanal zu unterfahren und laufen am Potsdamer-Platz in einen mit zwei Bahnsteigen ausgestat-



Gesamtansicht der Bauanlage aus der Vogelschau.



Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Stadthalle in Hannover. Perspektivischer Schnitt durch Ausstellungs- und Konzerthalle. Entwurf „Wandel“ der Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch und Diplomingenieur Heinrich Lömpel in München. Ein Preis von 9000 M.

Anhalter-, Dresdner-, Görlitzer-Bahn in vier Gleise zusammen und führt sie im Zuge der Anhalter-Bahn ein. Die Fernlinie der Potsdamer-Bahn erhält dabei schon von Potsdam aus; die der Görlitzer-Bahn von Königs-Wusterhausen aus eine neue Führung, letztere bis zum Anschluß an die Dresdner-Bahn.

teten Bahnhof ein. (Vergl. den Plan Abbildung 9, in welchem auch die Höhenverhältnisse eingetragen sind.) Von hier aus wählt Petersen eine andere Trasse als alle anderen Entwürfe—nämlich die durch die Bellevue-Straße und Bellevue-Allee—einmal, um den Tiergarten zu schonen, anderseits, weil er mit Rücksicht auf das



von ihm gewählte schwache Gefälle weitem nach Westen ausholen muß, um hinter der Unterfahrungsstelle der Spree in der Gegend des jetzigen Lehrter-Bahnhofes wieder Geländehöhe zu erreichen.

Als größte Steigung läßt Petersen auf dieser Linie nämlich nur 1 : 80 zu, um die Möglichkeit offen zu halten, die Nordsüdlinie, für die er einen elektrischen Betrieb vorsieht, im Notfall mit Dampflokomotiven betreiben zu können. Als kleinsten Halbmesser läßt er 300 m zu (zwischen Potsdamer-Bahnhof und Bellevue-Straße sind 200 m angenommen, die sich aber unschwer auch auf 300 m bringen lassen).

Die Rampenentwicklung liegt jenseits der Spree auf dem Gelände des Packhofes und Zollgüterbahnhofs. Im Zuge der schon bestehenden Unterführung an der Straße Alt-Moabit wird diese Straße unterfahren, und auf dem Gelände des Lehrter-Bahnhofes ist der neue Hauptbahnhof angenommen, in welchen die von Norden kommenden vier Gleise einmünden, in welche die Ferngleise der Hamburg—Lehrter-, der Nord- und Stettiner-Bahn zusammengefaßt sind. Die Gleise verlaufen bis etwa zur Station Beussel-Straße parallel zu den jetzigen Gleisen der Hamburg—Lehrter-Bahn, dann schwenken die für Nord- und Stettiner-Bahn bestimmten Gleise nach Station Tegel ab, wo eine Gabelung stattfindet. Zwei Gleise schließen nördlich von Hermsdorf an die Nordbahn an, die beiden anderen in Bernau an die Stettiner-Bahn.

Die verlassenen Fernbahnstrecken sollen sämtlich dem Vorortverkehr nutzbar gemacht werden, ebenso ist eine Ausnutzung der alten Kopfbahnhöfe mit Ausnahme des gänzlich zu beseitigenden Potsdamer-Bahnhofes für Zwecke des Vorort- bzw. Güterverkehrs (Anhalter- und Stettiner-Bahnhof unter Umständen auch als Markthalle für leicht verderbliche Gegenstände usw.) in Aussicht genommen.

Die Lage des neuen Hauptbahnhofes parallel zu der Stadtbahn schafft die Möglichkeit, eine Gleisverbindung (auf Rampe) zwischen der Nordsüdlinie und der Fernlinie der Stadtbahn herzustellen, sodaß also ein Uebergang von Zügen zwischen der Nordsüd- und der Ostwest-Stadtbahn stattfinden kann. Es wird damit möglich, nach Bedarf die Fernzüge jeder in Berlin einmündenden Eisenbahn ohne größere Umwege über die eine oder andere Linie quer durch Berlin zu führen, ein Vorteil, den dieser Entwurf vor den anderen Wettbewerbs-Lösungen voraus hat.

Die Ausgestaltung des Güterverkehrs wird nur flüchtig angedeutet. Mit den Entwürfen: „Denk an künftig“ und „Wo ein Wille, da ein Weg“ übereinstimmend sollen die Güterbahnhöfe im Stadtinneren etwa an alter Stelle erhalten, aber zu ausschließlichen Be- und Entladestellen umgewandelt (also in der Ausdehnung beschnitten) werden. Die spätere Notwendigkeit der Schaffung einer Güterumgebungsbahn wird nur erwähnt. — (Schluß folgt.)

## Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer Stadthalle nebst Ausstellungshalle in Hannover. Hierzu die Abbildungen Seite 449, 452 und 453.



In den Kreis der großen baulichen Unternehmungen, durch welche das gegenwärtige Regiment der heutigen Provinzial-Hauptstadt Hannover ausgezeichnet ist, ist nun auch der Bau einer Stadthalle und einer Ausstellungshalle getreten. Man geht kaum fehl in der Annahme, daß die Errichtung dieser Art von Gebäuden einen

wirtschaftlichen Höhepunkt einer Stadt bezeichnet und in der Tat gehört Hannover zu den deutschen Großstädten, die sich durch eine weitblickende Leitung und infolgedessen eine noch in stetem Aufsteigen begriffene wirtschaftliche Blüte auszeichnen.

Die hier zur Lösung gestellte Aufgabe war eine in doppelter Beziehung bemerkenswerte. Mit Recht hatte man erkannt, daß eine architektonische Verbindung aus Stadthalle und Ausstellungshalle ein so bedeutendes baukünstlerisches Moment ergeben könnte, daß es einem an solchen auszeichnenden Punkten armen oder gar baren Stadtteil einen entscheidenden Mittelpunkt geben könne. Ist das aber der Fall, dann kann ein solcher Mittelpunkt auch für sich beanspruchen, daß das umgebende Straßennetz in städtebaukünstlerischem Sinne seiner Bedeutung dienstbar gemacht wird. Aus diesen anerkennenswerten und großen Gesichtspunkten heraus wurde die Bauaufgabe bestimmt und das Baugelände gewählt.

Gegenstand des Wettbewerbes war die Erlangung von Gedanken für den Bau einer Stadthalle und einer Ausstellungshalle nach besonderem Programm für jedes der beiden Gebäude und die künstlerisch gestaltete Einfügung dieser Anlagen in den Bebauungsplan der „Kleinen Bult“. Es war der Entscheidung der Teilnehmer am Wettbewerb anheim gegeben, Stadthalle und Ausstellungshalle von einander getrennt oder als einheitliche Baugruppe zu planen. Doch sollte sich die Stadthalle mit etwa vorzulagernden Platzgestaltungen und den umliegenden Straßen zu einem hervorragenden Teil neuzeitlichen Städtebaues und zum künstlerisch bedeutenden Mittelpunkt des neu aufzuschließenden Stadtteiles gestalten.

Das 7<sup>te</sup> große Gelände für die Bauanlage hat günstige Lage zur Stadt, es liegt auf der ehemaligen Rennbahn, südlich vom Zoologischen Garten, beinahe am Rande der Eilenriede und in nicht zu großer Entfer-

nung vom Hauptbahnhof. Es wird an seiner südlichen Grenze von der Bahnlinie nach Lehrte bestrichen. Westlich liegt nun leider eine Ulanen-Kaserne, deren weitgedehnte Fläche jeder Regung nach künstlerischem Städtebau vorläufig unüberwindliche Hindernisse entgegenzusetzen wird. Östlich liegen Militär-Schießstände, mit deren Beseitigung jedoch in absehbarer Zeit zu rechnen ist. Der Charakter des Stadtteiles, wie er aus unserem kleinen Lageplan hervorgeht, läßt erkennen, daß er in der Umschließung durch die Eilenriede einen seltenen Vorzug besitzt, sonst aber alles entbehrt, was im Sinne eines künstlerischen Bebauungsgedankens eine Gliederung in sich sowie eine organische Verbindung mit seiner Umgebung erwünscht macht.



Was das Programm für die Bauanlage im engeren Sinne anbelangt, so sind für den Bau der Stadthalle 2 100 000 M., für den der Ausstellungshalle 450 000 M. vorgesehen; aus diesen Zahlen geht das Größenverhältnis der beiden Bauwerke zueinander hervor. Die Stadthalle soll zur Veranstaltung von Musik-Aufführungen, zur Abhaltung von Kongressen, zu allgemeinen Versammlungen und zu festlichen Veranstaltungen dienen. Sie sollte einen großen Konzertsaal mit Einrichtungen erhalten, die es ermöglichen, Raum für 1800 und für 3500 sitzende Personen zu schaffen. Die hierzu

erforderlichen Veranstaltungen waren jedoch so zu treffen, daß die künstlerische Ausgestaltung und die Benutzungsfähigkeit des Saales nicht beeinträchtigt wurden. Ein aufsteigendes Podium sollte bei Konzerten 400 Sängern und 80 Musikern Raum bieten, bei besonderen Anlässen aber so vergrößert werden können, daß 600 Sänger und ein Orchester von 120 Musikern auf ihm aufgestellt werden können. Der Saal war mit Galerien und mit der Möglichkeit der Aufstellung einer Orgel zu versehen. Neben dem Saal war eine Wandelhalle, zugleich Garderobenhalle, gewünscht mit Garderoben für eine Saalbenutzung von 1800 Personen. Zugleich aber waren Garderoben anzulegen für eine volle Besetzung des Saales mit 5000 Personen unter Wahrung guter Abfertigung der Besucher. Ein kleiner Saal für 600 Sitzplätze sollte für sich benutzbar sein, zugleich aber auch als Vorsaal für den großen Saal dienen können. Daneben waren anzuordnen ein Raum von 250 qm für Musikproben und kleinere Feste, ein Aufenthaltsraum für Mitwirkende, Künstlerzimmer und Nebenräume. Restaurationsräume von zusammen 700 qm mit Veranden und Terrassen waren als Tageswirtschaft sowie für die Benutzung bei den Veranstaltungen der Stadthalle zu planen. Auch eine Gartenwirtschaft, eine

Wohnung für den Wirt, für den Verwalter und Schlafstellen für das Personal waren zu planen.

Die Ausstellungshalle soll Ausstellungen aller Art, also namentlich auch Kunstaussstellungen dienen. Es war somit die Möglichkeit der Schaffung von Ausstellungsgelegenheit für Werke der Malerei und Bildhauerei, wie auch zur Vorführung künstlerischer Raumwirkungen zu gewähren. Eine Ausstellungshalle zu ebener Erde sollte 4000 qm Fläche enthalten und mit 700 qm Galerien umgeben sein. Die Ausstellungshalle sollte erweiterungsfähig sein, andererseits aber auch in einzelne Teile abgetrennt werden können, und sollte Eisenbahnanschluß erhalten.

Auf Grund dieses interessanten Programmes liefen 84 Arbeiten ein, für welche die Entscheidung in der Art gefällt wurde, wie wir S. 440 berichteten. Wir sind heute schon in der Lage, unseren Lesern einen der 3 mit einem Preise von je 9000 M. gekrönten Entwürfe, den des Hrn. Geheimen Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch in Verbindung mit Hrn. Diplom-Ingenieur Heinrich Lömpel in München verfaßten Entwurf „Wandel“ in einzelnen Ansichten vorführen zu können, auf den wir jedoch nach Wiedergabe der Grundrisse usw. im nächsten Aufsatz näher eingehen werden. —

(Fortsetzung folgt.)

### Wettbewerbe.

Der Wettbewerb betreffend die künstlerische Umgestaltung des Aufstieges von der Komödien-Straße zur Burgmauer am Platz vor dem Oberlandesgerichtsgebäude in Cöln und die Schaffung einer Brunnenanlage stellt eine anziehende Aufgabe für eine bevorzugte Gegend der Altstadt.

Die Straßenhöhen der Komödien-Straße und der Burgmauer sind unabänderlich. Es muß dem Verkehrsbedürfnis durch Schaffung möglichst bequemer Auffahrten zwischen den genannten Straßen in beiden Fahrtrichtungen Rechnung getragen werden; doch bleibt es den Bewerbern freigestellt, die vorhandenen Diagonalverbindungen abzuändern. Die Steigung der Fahrbahnen darf in keinem Falle mehr als 1 : 16 betragen; die der Bürgersteige, in welche auch Treppentufen eingelegt werden können, nicht mehr als 1 : 14.

Der zur künstlerischen Ausgestaltung bestimmte Aufstieg befindet sich an der Stelle, an welcher einst die nördliche römische Stadtmauer stand. Es soll der Ausschmückung deshalb der Gedanke eines Erinnerungsdenkmales an den römischen Ursprung der Stadt Cöln zugrunde gelegt werden. In welcher Form, ob lediglich durch architektonische Aufbauten oder durch plastischen Schmuck oder durch Verbindung von beiden, dieser Gedanke verwirklicht wird, bleibt dem Künstler frei überlassen. Bedingung ist nur die Schaffung einer Brunnen-Anlage, die später

zum Träger des die Erinnerung an den römischen Ursprung der Stadt wach haltenden Namens werden soll.

Die Wahl der Materialien bleibt den Künstlern gleichfalls überlassen, doch kommen nur Werkstein, Bronze und Schmiedeeisen in Betracht.

Für die architektonische und plastische Ausgestaltung der Anlage hat der Cölner Verschönerungs-Verein die Gesamtsumme von 50000 M. zur Verfügung gestellt. Die Kosten des Straßenbaues, der gärtnerischen Anlage sowie der Wasser-Zu- und Ableitung sind hierin nicht einbegriffen. Es wird verlangt:

1. Die Einzeichnung der Anlage in den beigegebenen Lageplan mit den eingeschriebenen Höhenzahlen und Steigungs-Verhältnissen, einschließlich der etwa gedachten gärtnerischen Anlagen.

2. Ein Modell der Gesamtanlage im Maßstab 1 : 50 mit der im Lageplan angegebenen Begrenzung. Die Umrisse der Giebel A B und C D sowie E F sind als Kulissen anzufügen.

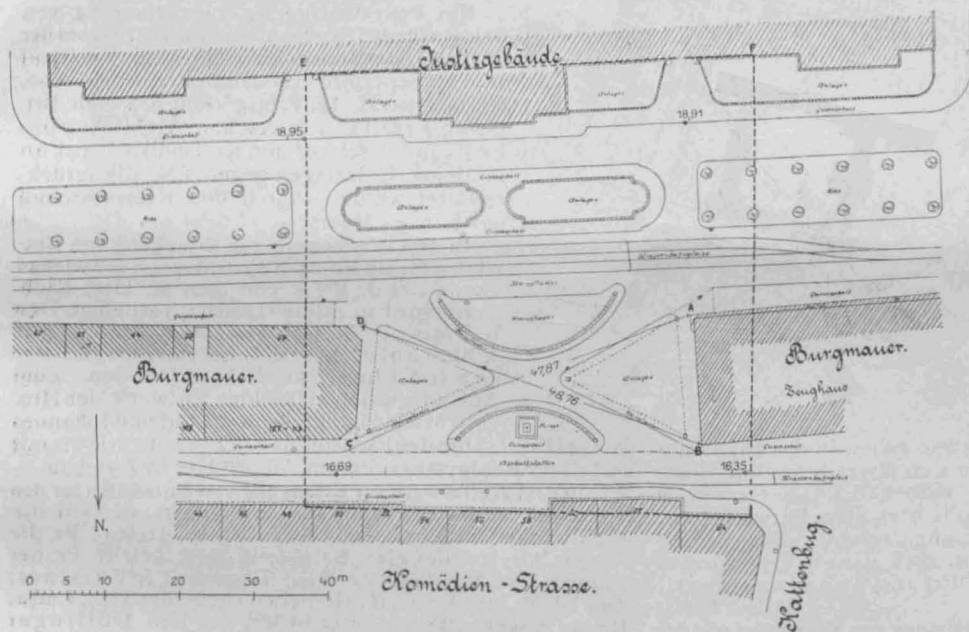
3. Modelle zu den Plastiken im Maßstab 1 : 5.

4. Ein kurzer Erläuterungsbericht.

5. Eine prüfungsfähige Kostenberechnung.

Für die in der Kostenberechnung angegebene Summe ist der Künstler verpflichtet, die Anlage binnen Jahresfrist nach Auftragserteilung auszuführen. —

Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer höheren Mädchenschule in Buer in W. Zu der



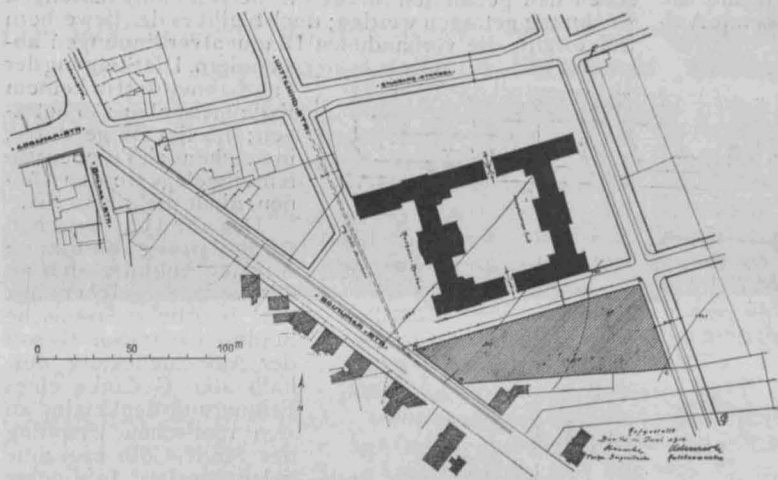
Für die Umgestaltung des in dem vorstehenden Lageplan näher dargestellten Aufstieges ist maßgebend, daß das Zeughaus und der ihm östlich gegenüber liegende Neubau, sowie die die Auffahrt in den beiden Verkehrsrichtungen vermittelnden Straßen erhalten bleiben müssen.



Preisbewerbung, für welche die vom Verband deutscher Architekten- und Ingenieur Vereine aufgestellten „Grundsätze“ maßgebend sein sollen, werden die deutschen Architekten von Rheinland und Westfalen eingeladen. Der Wettbewerb soll zur Gewinnung einer Reihe verschiedenartiger Ideen über die Anordnung des Gebäudes und Aufteilung des Bauplatzes dienen. Der für den Neubau bestimmte Platz ist auf dem Lageplan mit A. B. C. D. bezeichnet. Die Wahl des Baustils ist freigestellt, jedoch ist Gothik ausgeschlossen; auch ist die Anwendung von Verblendziegeln nicht erwünscht. Es wird auf Einfachheit in der Gemalthaltung und gute Gliederung der Massen der größte Wert gelegt.

Zur Darstellung des Entwurfes werden verlangt: a) Lageplan im Maßstab 1 : 500; b) die Grundrisse sämtlicher Geschosse im Maßstab 1 : 200 mit Angabe der Zweckbestimmung, Hauptabmessungen und der Flächeninhalte aller Räume; c) die Hauptansichten des Gebäudes 1 : 200; d) Schnittzeichnung durch das Haupt-Treppenhaus 1 : 200; e) eine perspektivische Ansicht, Maßstab beliebig; f) ein kurzer Erläuterungsbericht nebst Kostenüberschlag.

Der Berechnung der Baukosten ist der Kubikinhalt des umbauten Raumes von der Sohle des Untergeschosses bis zur Oberkante des Hauptgesimses unter Ansatz eines Einheitspreises von 17 M. pro cbm zugrunde zu legen. Die Kosten der Aufbauten über dem Hauptgesims wie Giebel, Dachreiter usw. sind schätzungsweise hinzuzufügen. In dem Einheitspreis sind die Kosten für die Heizungs- und Beleuchtungs- sowie Entwässerungseinrichtung und Bauleitung einbegriffen. Die Gesamtkosten dürfen die Summe von 250000 M. nicht überschreiten.



Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum der Gemeinde Buer über, die sich über die weitere Bearbeitung freie Entschliebung vorbehält. Die Gemeinde Buer ist berechtigt, nicht verpflichtet, diese Entwürfe ganz oder teilweise der Bauausführung zugrunde zu legen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß einem der Sieger im Wettbewerb die Ausführung übertragen wird.

(Schluß folgt.)

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten für eine dritte feste Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz hat die Stadtverordneten-Versammlung am 28. Juni für deutsche Künstler und deutsche Brückenbaufirmen beschlossen. Die fünf besten Entwürfe sollen mit Preisen von je 7000 M. ausgezeichnet werden und es wurde ferner beschlossen, vier nicht preisgekrönte Entwürfe für je 2500 M. anzukaufen. Die Entwürfe sind bis spätestens 1. April 1911 einzureichen; man hofft, mit dem Bau der Brücke im Jahre 1912 beginnen und sie 1914 oder spätestens 1915 dem Verkehr übergeben zu können. Es handelt sich um den Ersatz der alten Schiffsbrücke, der schon seit Jahrzehnten die Öffentlichkeit beschäftigte, aber wegen der schwierigen Rampenlösungen auf Cöln Seite nicht von der Stelle kam. Nunmehr hat man sich entschlossen, die neue Brücke nicht, wie bisher geplant, im Zuge der Friedrich-Wilhelm-Straße zu erbauen, sondern etwa 70 m weiter rheinaufwärts, und einen neuen Straßendurchbruch zu schaffen, der die Schiller-Gasse über die Hohe-Straße und etwa die Mitte des Heumarktes über den Ley-Stapel mit der Freiheit-Straße in Deutz verbindet. Auf Cöln Seite können mehrere kleine westöstlich verlaufende Querstraßen benutzt werden, während die durchschnittenen Baublöcke von nicht zu großer Ausdehnung sind und meistens alte Häuser enthalten; auf Deutzer Seite wird lediglich der Block zwischen Freiheit-Straße und Schneeberger-Straße keilförmig angeschnitten, sodaß die Freiheit-Straße bei ihrer Einmün-

dung in die neue Brücke eine Verbreiterung erfahren dürfte. Es ist nicht zu leugnen, daß mit dem Durchbruch ein gutes Teil des alten Cöln wiederum verschwinden wird. Indessen, der zwingenden Notwendigkeit gegenüber ist Sentimentalität nicht am Platz und im übrigen wird man das künstlerisch Wertvolle, das dem Abbruch verfallen ist und sich irgend noch sammeln läßt, zu erhalten wissen.

Erhebliche Bedeutung wird die neue Brücke für das Stadtbild von Cöln haben, eine grössere Bedeutung noch, als sie die neue feste Rheinbrücke im Zuge der Dom-Achse besitzt. Beide Brücken werden ein Stadtbild zu umrahmen haben, das seinesgleichen in der Welt nicht viele finden dürfte. Um so mehr scheint es uns angebracht, daß den in den Wettbewerb eintretenden Künstlern und Firmen nur die allernotwendigsten Bedingungen, wie sie die Wasserverhältnisse und der Wasserverkehr, sowie der Verkehr auf der Brücke selbst stellen, zur Bedingung gemacht werden, daß aber darüber hinaus in bezug auf die konstruktive Anordnung und die Form der Brücke, sowie in bezug auf den etwaigen Aufbau der Stropfpfeiler und der Brücken-Enden keinerlei Vorschriften gemacht werden, sondern volle Freiheit gewährt wird. Die neue Südbrücke spricht im Stadtbild nur unwesentlich mit. Man ist sich aber längst darüber einig, daß die neue Dombrücke mit ihren ungewöhnlich aufwändigen Brückenportalen sowie mit ihrer in das Stadtbild einen durchaus falschen Maßstab bringenden Eisenkonstruktion kein Gewinn für das Stadtbild geworden ist, abgesehen davon, daß zwischen der Masse der Brückenportale und dem durchbrochenen Eisenwerk der Konstruktion ein unversöhnlicher Zwiespalt klafft. Man möchte sich die alte Balkenbrücke zurückwünschen,

die zwar an sich wenig schön war, aber dem Stadtbild in ihrer bescheidenen Form keinen Eintrag tat. Möge die neue Brücke von glücklicherer Wirkung für das Stadtbild werden!

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Skizzen für den Neubau eines Geschäftshauses der Sparkasse des Kreises Moers wird vom Vorstand zum 15. Sept. 1910 erlassen. 3 Preise von 1000, 800 und 300 M. Im Preisgericht u. a. Geh. Brt. Georg Frentzen in Aachen, Architekt vom Endt in Düsseldorf und Kreisbmr. Laufen in Moers. Unterlagen gegen 3 M., die zurück-erstattet werden, durch den Kreisausschuß des Kreises Moers. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein König-Albert-Museum in Zwickau wurde der I. Preis von 6000 M. Hrn. Rich. Schiffner in Zittau (Lausitz) verliehen. Den II. Preis von 4000 M. gewannen Viehweger & Berthold, den III. Preis von 2000 M. Losow & Kühne, sämtlich in Dresden. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Otto Mai in Langenhennersdorf und Johannes Wüstling in Dresden. Ausstellung der 35 Entwürfe bis mit 23. Juli im Realgymnasium am Albertplatz in Zwickau. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau der städtischen Sparkasse in Stuttgart, der auf die Architekten Stuttgarts beschränkt war, erhielt den I. Pr. die Arbeit „Luxfer“ der Hrn. Bihl & Woltz; den II. Pr. der Entwurf „Stadtgraben“ der Hrn. Hummel & Förstner; den III. Pr. der Entwurf „Giebelwirkung“ des Hrn. Ludw. Rest. Angekauft wurden Entwürfe der Hrn. Dollinger (Mitarbeiter Hr. F. Müller), sowie Sutter & Liedecke. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer Kirche in Gaisburg konnte nach Ansicht des Preisgerichtes, in dem sich u. a. die Hrn. Ob.-Brt. Beger in Stuttgart, Prof. Dr. Th. Fischer in München und Brt. Gekeler in Stuttgart befanden, der I. Preis nicht erteilt werden. Aus ihm und aus dem II. Preis wurden zwei gleiche Preise von je 1750 M. gebildet und diese den Arbeiten „Eisenbevon“ der Hrn. Prof. R. Böklen und C. Feil, sowie „Ovaler Raum“ des Hrn. Martin Elsässer, sämtlich in Stuttgart, verliehen. Den III. Preis von 1000 M. gewann der Entwurf des gleichen Verfassers mit dem Kennwort „Ziegelbau“. —

Nach einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Neubau des „Frankfurter General-Anzeiger“ wurde den Architekten Bernoulli & Assmann in Frankfurt am Main der Ausführungsentwurf für den Neubau übertragen. Preisrichter war Hr. Prof. M. Littmann in München. —

Inhalt: Erweiterungsbau des Geschäftshauses L. Bernheimer am Lenbach-Platz in München. — Vereine. — Vermischtes. — Die Lösung der Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin. (Fortsetzung.) — Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer Stadthalle nebst Ausstellungshalle in Hannover. — Wettbewerbe. —

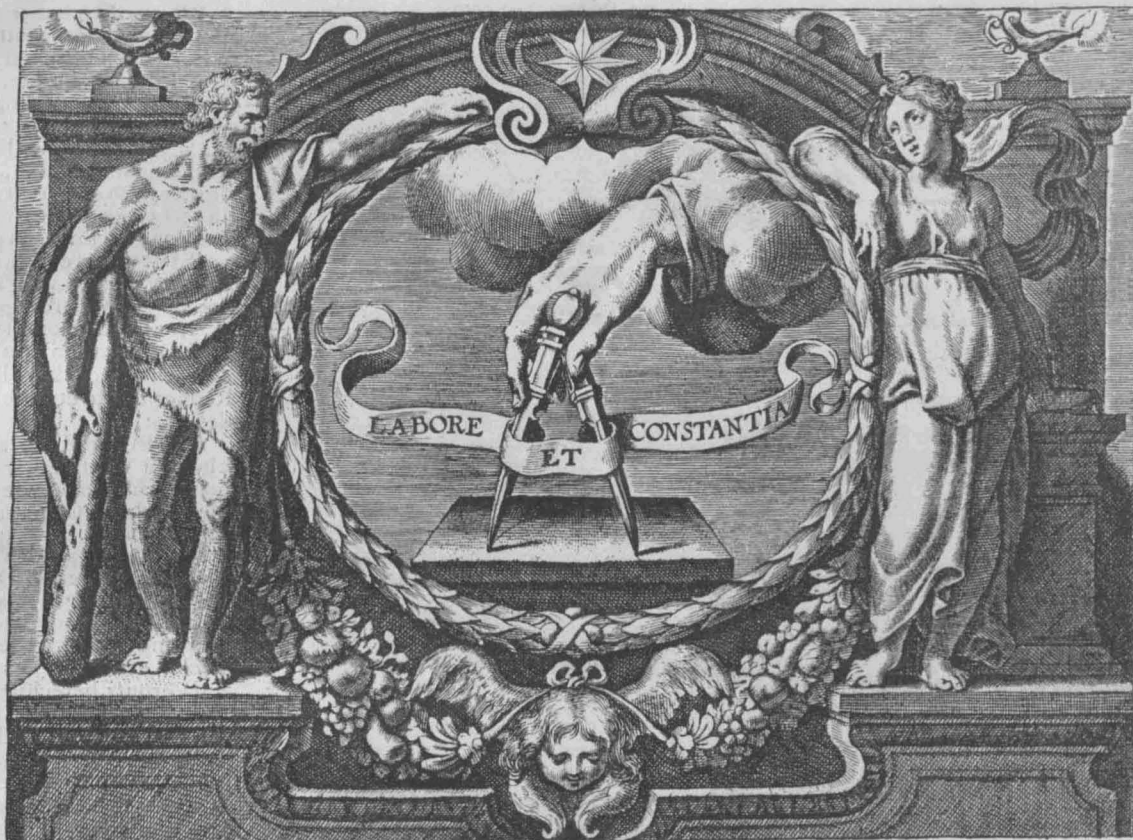
Hierzu eine Bildbeilage: Erweiterungsbau des Geschäftshauses L. Bernheimer am Lenbach-Platz in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





EUE KÜNSTLERISCHE BELEUCHTUNGS-  
 KÖRPER. \* BRONZE - LATERNE VOM  
 HOTEL ADLON, UNTER DEN LINDEN IN  
 BERLIN. \* ARCHITEKTEN: GAUSE (†) UND  
 LEIBNITZ. \* AUSFÜHRUNG: H. FROST  
 & SÖHNE IN BERLIN. \* \* \* \* \*  
 DEUTSCHE BAUZEITUNG  
 \* \* XLIV. JAHRGANG 1910 \* NO. 59. \* \*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. \* NO. 59. \* BERLIN, DEN 23. JULI 1910.

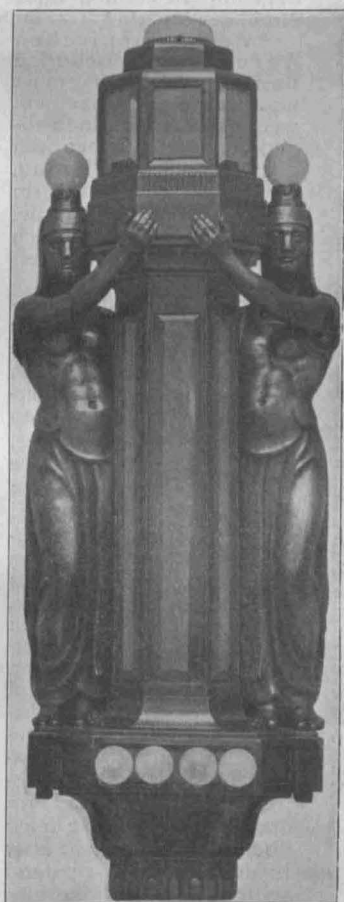
## Neue künstlerische Beleuchtungskörper.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 458, 459 und 460.

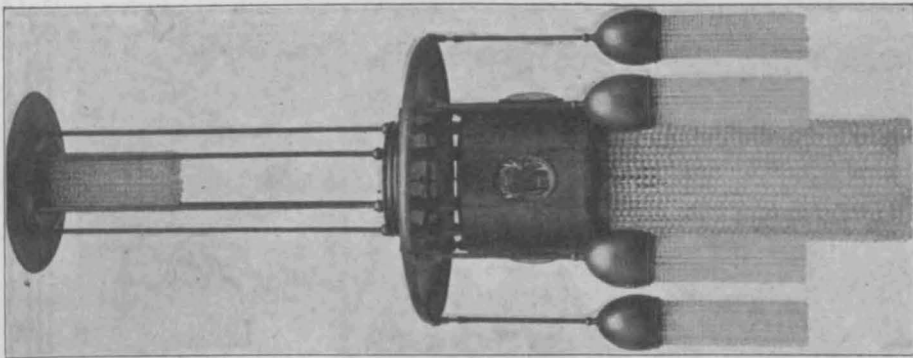
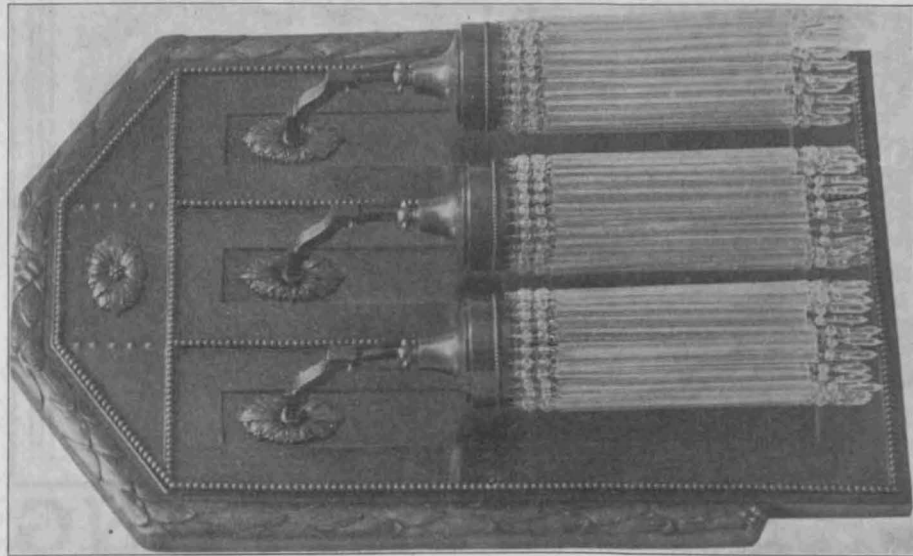
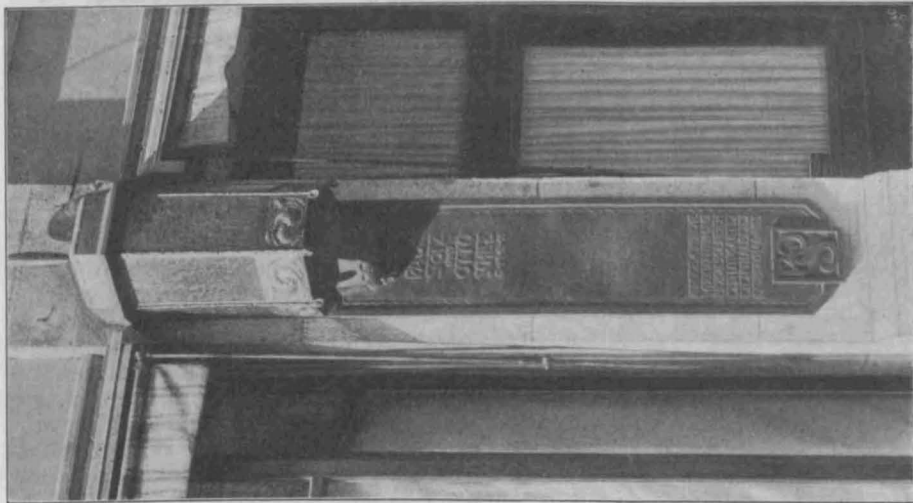
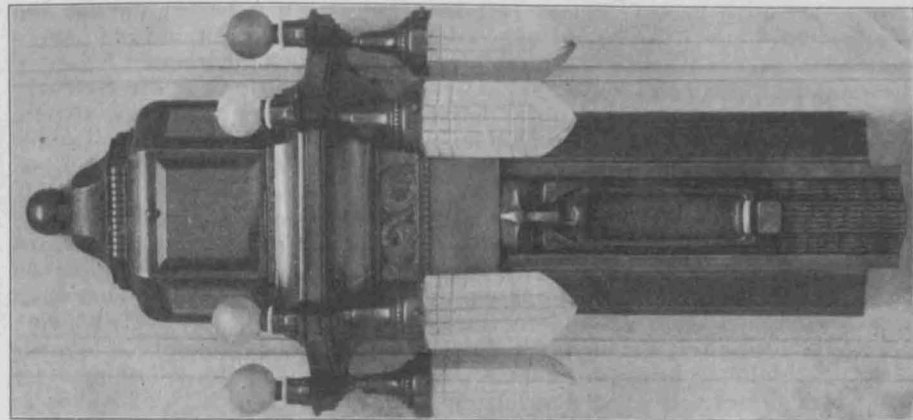


Die Beleuchtungs-Industrie hat in der ungeahnten Entwicklung, welche sie in den letzten Jahren durchgemacht hat, die Kunst der Beleuchtungskörper vor einen völlig veränderten Formenreichtum gestellt. Und dabei ließ sich die Beobachtung machen, daß, so neu diese Entwicklung ist und so sehr sie geeignet war, eine Umwälzung des Beleuchtungsverfahrens an sich herbeizuführen, die Kunst-Industrie der Beleuchtungskörper selbst in ihren besten Erzeugnissen meist an die Ueberlieferung anschloß. Einen merkbaren Einfluß auf die Formen-Entwicklung der Beleuchtungskörper hatten die Arbeiten, die seinerzeit der Architekt Oskar Dedreux für das Reichstagsgebäude in Berlin entwarf, ein Künstler, der neuerdings wieder mit der Herstellung eines großen Beleuchtungskörpers für das Reichstagsgebäude betraut wurde. Die in diesen Arbeiten geübte strengere Anpassung an die Architektur, die Wahl der Verbindung architektonischer Formen mit figürlichen Elementen klingt in der Arbeit nach, die von H. F. rost und Söhnen in Berlin für das Hotel Adlon, Unter den Linden in Berlin, geschaffen wurde und in unserer Bildbeilage dargestellt wird. Sie klingt aber auch nach in einem Teil der eigenartigen Arbeiten, die aus den Werkstätten von Stotz & Schlee in Stuttgart hervorgegangen sind und nebststehend wie auf S. 458 und 460 abgebildet wurden. Auch die freieren Arbeiten dieser Werkstätte zeigen strenge Linienführungen. Wie sehr die Beleuchtungskörper auch heute noch unter dem Eindruck der Ueberlieferung stehen, zeigt die Krone, die für das Offiziers-Genesungsheim zu Falkenstein im Taunus von der A. G. vorm. C. Spinn & Sohn in Berlin hergestellt wurde und S. 459 abgebildet ist, während eine andere Arbeit derselben Werkstätte (S. 460), sowie eine Arbeit aus den Werkstätten der Aktiengesellschaft „Sächsische Bronzwarenfabrik“ in Wurzen unter reicher Verwendung des Glases sich mehr französischen Vorbildern nähern. Eine zweite Arbeit der gleichen Fabrik tritt wieder in den Formenkreis, der im Reichstagsgebäude, aber auch hier wieder nach alten Vorbildern, angeschlagen wurde (S. 459). Es ist eine nur kleine Reihe von Formen, die der Zufall zusammengebracht hat, die wir hier zur Abbildung bringen. Schon sie zeigen jedoch, wie reich und mannigfaltig sich dieses Gebiet in den letzten Jahren entwickelt hat und wie es in einzelnen Beispielen engen Anschluß an die Architektur suchte. —

Entwicklung der Beleuchtungskörper hatten die Arbeiten, die seinerzeit der Architekt Oskar Dedreux für das Reichstagsgebäude in Berlin entwarf, ein Künstler, der neuerdings wieder mit der Herstellung eines großen Beleuchtungskörpers für das Reichstagsgebäude betraut wurde. Die in diesen Arbeiten geübte strengere Anpassung an die Architektur, die Wahl der Verbindung architektonischer Formen mit figürlichen Elementen klingt in der Arbeit nach, die von H. F. rost und Söhnen in Berlin für das Hotel Adlon, Unter den Linden in Berlin, geschaffen wurde und in unserer Bildbeilage dargestellt wird. Sie klingt aber auch nach in einem Teil der eigenartigen Arbeiten, die aus den Werkstätten von Stotz & Schlee in Stuttgart hervorgegangen sind und nebststehend wie auf S. 458 und 460 abgebildet wurden. Auch die freieren Arbeiten dieser Werkstätte zeigen strenge Linienführungen. Wie sehr die Beleuchtungskörper auch heute noch unter dem Eindruck der Ueberlieferung stehen, zeigt die Krone, die für das Offiziers-Genesungsheim zu Falkenstein im Taunus von der A. G. vorm. C. Spinn & Sohn in Berlin hergestellt wurde und S. 459 abgebildet ist, während eine andere Arbeit derselben Werkstätte (S. 460), sowie eine Arbeit aus den Werkstätten der Aktiengesellschaft „Sächsische Bronzwarenfabrik“ in Wurzen unter reicher Verwendung des Glases sich mehr französischen Vorbildern nähern. Eine zweite Arbeit der gleichen Fabrik tritt wieder in den Formenkreis, der im Reichstagsgebäude, aber auch hier wieder nach alten Vorbildern, angeschlagen wurde (S. 459). Es ist eine nur kleine Reihe von Formen, die der Zufall zusammengebracht hat, die wir hier zur Abbildung bringen. Schon sie zeigen jedoch, wie reich und mannigfaltig sich dieses Gebiet in den letzten Jahren entwickelt hat und wie es in einzelnen Beispielen engen Anschluß an die Architektur suchte. —



Beleuchtungskörper aus der Werkstätte von Stotz & Schlee, G. m. b. H. in Stuttgart.



Neue künstlerische Beleuchtungskörper. Beleuchtungskörper aus der kunstgewerblichen Werkstätte von Paul Stotz & Otto Schlee, G. m. b. H. in Stuttgart.

## Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde zu Stuttgart. In der 5. ordentlichen Versammlung am 15. Jan. 1910 sprach nach Erledigung verschiedener Eingänge, zu denen u. a. auch die unlängst erschienene Schrift: „Gedanken über die Stadtbauplangestaltung in der Umgebung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes“ von Reg.-Bmstr. H. Werner gehörte, Hr. Landeskonservator Prof. Dr. Gradmann über „Unsere Dorfkirchen“. Redner führte etwa folgendes aus:

Von früheren Holzkirchen in Württemberg geben noch Namen wie Böhmekirche (im Gegensatz zu Steinkirche) u. a. Zeugnis; erhalten sind jedoch bloß massive Bauwerke. Die ältesten stammen aus der Karolinger- und Ottonenzeit und sind in Kleingemäuer errichtet, das wohl auf Verputz berechnet war. Vorromanische Pfarrkirchen aus dem Ende des 10. und Anfang des 11. Jahrhunderts finden sich in Wannweil, Mühlheim a. D. und Burgfelden. An den viereckigen Chorraum schließt sich hierbei in der Regel eine Apsis an. Bis auf die letztere, die naturgemäß eingewölbt war, war das ganze Gebäude flach gedeckt; erst später erhielt jeder Chor ein Tonnen- oder Kreuzgewölbe.

In der romanischen Zeit treten dreischiffige Basiliken auf. Der Turm ist nun in der Regel mit einem wenig steilen Zeltdach abgedeckt, wie z. B. bei dem alten Kloster in Hirsau. Manchmal steht der Turm auch abseits der Kirche. Ausnahmsweise finden sich Basiliken mit zwei Türmen am West- oder Ostende des Schiffes vor. Zum Innenbild gehört notwendig die farbige Ausstattung mit figürlichen Wandgemälden, die heute verblaßt und verschleiert von den Spuren früherer Uebertünchung, doch gerade so für unsere malerisch empfindsamen Augen besonders reizvoll sind. Die ältesten Wandgemälde sind zu Burgfelden erhalten und stammen aus dem 10. bis 11. Jahrhundert.

In der Gotik werden die Formen immer schlanker, feiner, gegliederter. Der Chor ist in der Regel mit drei Seiten des Achtecks oder Zehnecks geschlossen und gewölbt, daher meistens mit Strebpfeilern versehen. Der Turm erhebt sich teilweise noch über dem Chor, steht aber in der Regel neben demselben in einem Winkel hinter dem Schiff und enthält unten die Sakristei, oder aber westlich vom Schiff



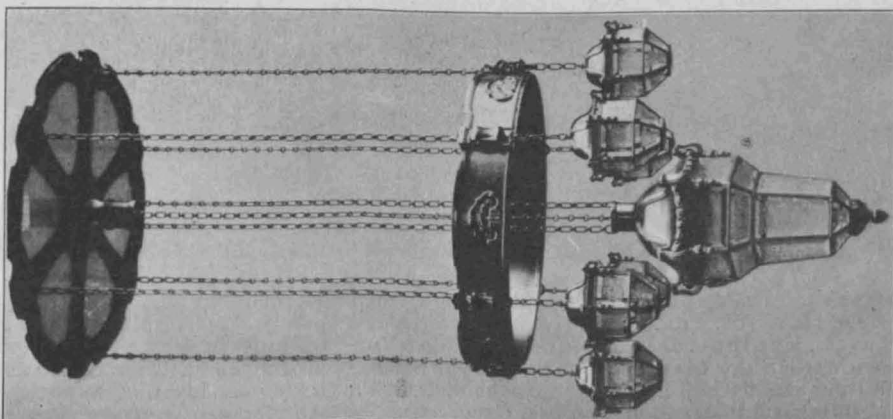
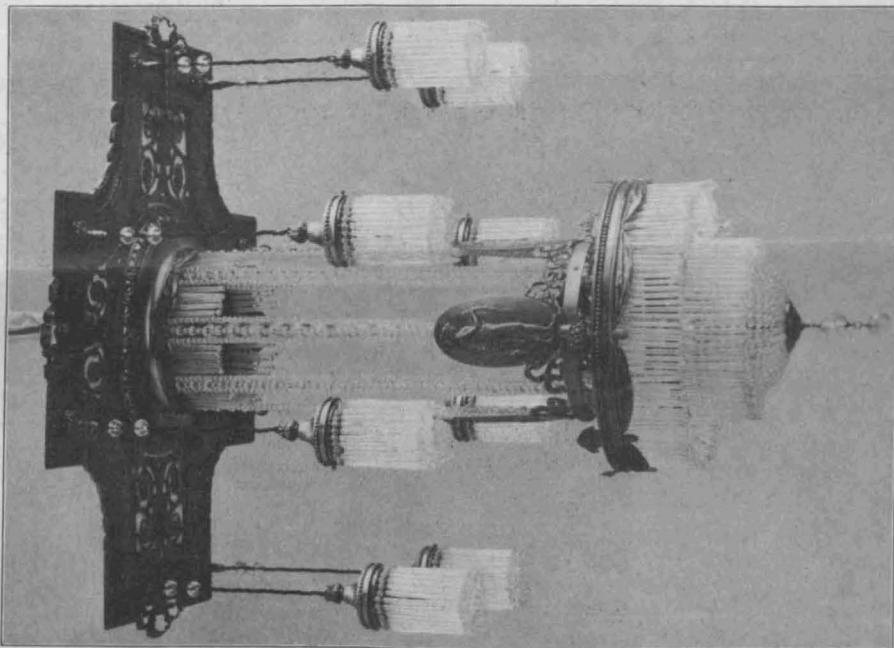
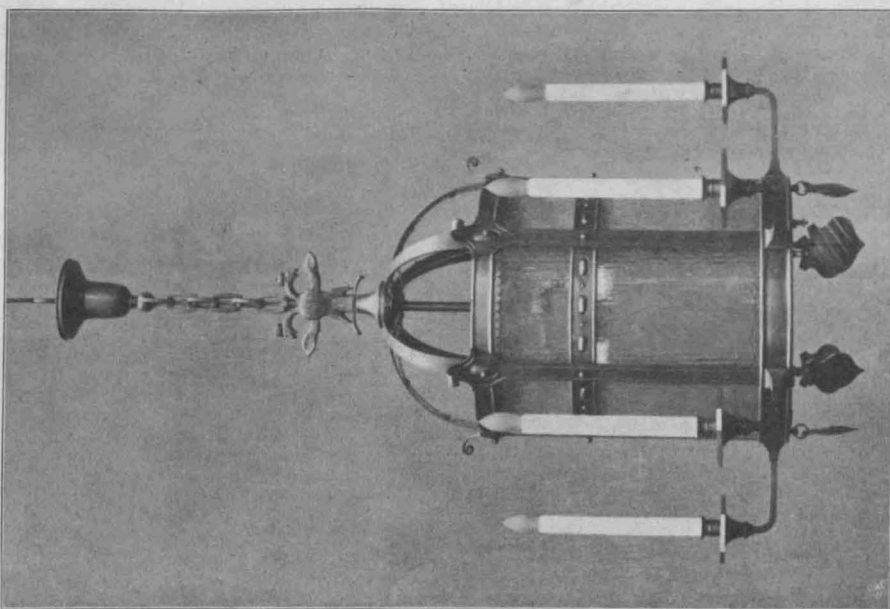
über der Vorhalle. Er wird entweder von der Glockenstube an achteckig und schließt mit einem Zeltdach ab, oder bleibt bis oben unverjüngt und schließt mit einem Pyramidendach oder einem Satteldach mit zwei Giebeln ab. Das Schiff ist ungeteilt oder dreischiffig; die Strebepfeiler sind bei Bauten des 15. Jahrhunderts häufig ins Innere gezogen, wodurch zwei Reihen von Seitenkapellen entstehen. Die Decken sind flach oder gewölbähnlich mit Holzsprengrwerk überspannt, oder richtig eingewölbt. Die letzteren stammen fast alle aus der Zeit nach 1450 und vor 1520. Die Fenster werden immer größer, zuerst höher, dann auch breiter und sind mit Glasmosaiken geschmückt. Die Wände sind auch jetzt noch oft bemalt. Die Ausstattung war auch auf dem Lande reich und von so hoher kunstgeschichtlicher Bedeutung, wie später nie wieder. Das Äußere der spätgotischen Landkirchen — früh- und hochgotische gibt es in Württemberg kaum mehr — ist äußerst abwechslungsreich und malerisch, besonders wegen der Strebepfeiler des Chores. Als Baumeister finden sich im 14. Jahrhundert die Parler, Ensinger, Böblinger u. a., im 15. Jahrhundert folgen eine Reihe weiterer Schulen, die sich an einzelne Männer anschlossen.

Nach dem 30 jährigen Krieg haben manche Kirchen durch Fachwerkaufsätze neuen malerischen Reiz bekommen. In Oberschwaben, wo der Hausteinfelst fehlt, entwickelte sich hie und da ein eigener Stil des Backsteinbaues. Die Renaissance arbeitet noch vielfach mit den starken Farben der Spätgotik, während das Barock einen großen Reichtum an malerischen Reizen entwickelt.

Das Gesagte faßte der Redner dahin zusammen, daß jede Kirche ein Denkmal aller Jahrhunderte, die darüber hingegangen sind, darstellt; jedes Zeitalter hat seine Weihegabe hinterlassen, und es ist schade um jedes einzelne Stück, das dem Verfall überlassen oder gar hinausgeworfen wird. Es wurde nicht etwa absichtlich in dörflichem, heimatlichem oder gar malerischem Stil gebaut, sondern rein den Bedürfnissen und den örtlichen Verhältnissen entsprechend; das dürfte wohl auch heute das Richtige sein. — Im Anschluß hieran verbreitete sich der Redner sodann noch über die Erneuerungen und Wiederherstellungen, namentlich der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts, und zeigte eine Anzahl Beispiele und Gegenbeispiele. Der Vortrag, die herumgereichten Photographien und die Lichtbilder der Werke das lebhafteste Interesse der Anwesenden. — W.

## Vermischtes.

Ein Städtebau-Kursus an der Technischen Hochschule zu Aachen wird im Herbst d. J. für Baubeamte, Kommunalbeamte und Leiter und Beamte industrieller Werke abge-

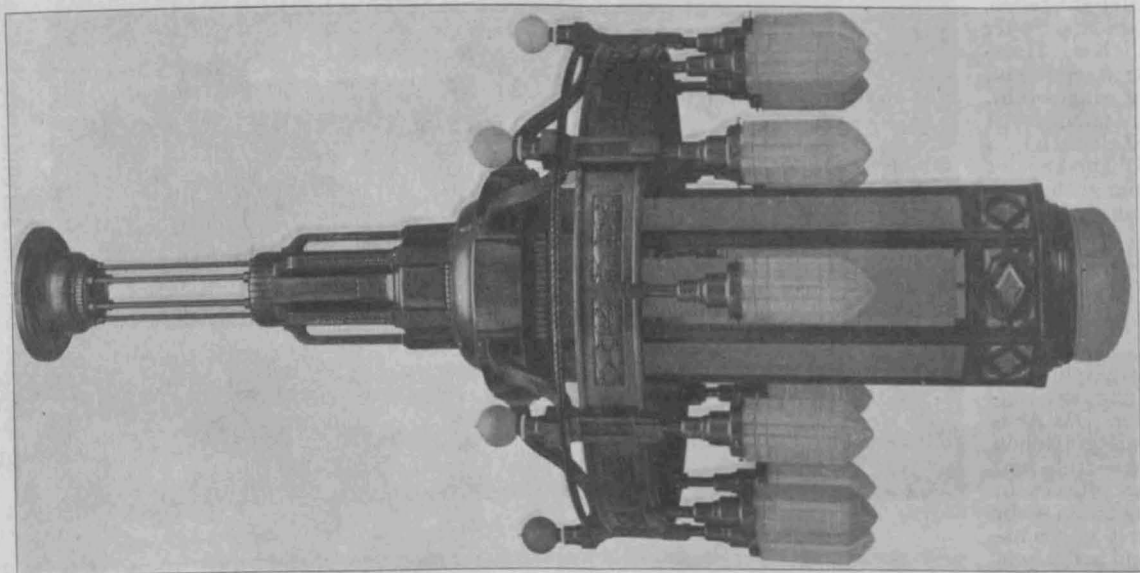


Beleuchtungskörper für das Offiziers-Genesungsheim zu Falkenstein i. Taun. A.-G. vorm. C. Spinn & Sohn in Berlin.

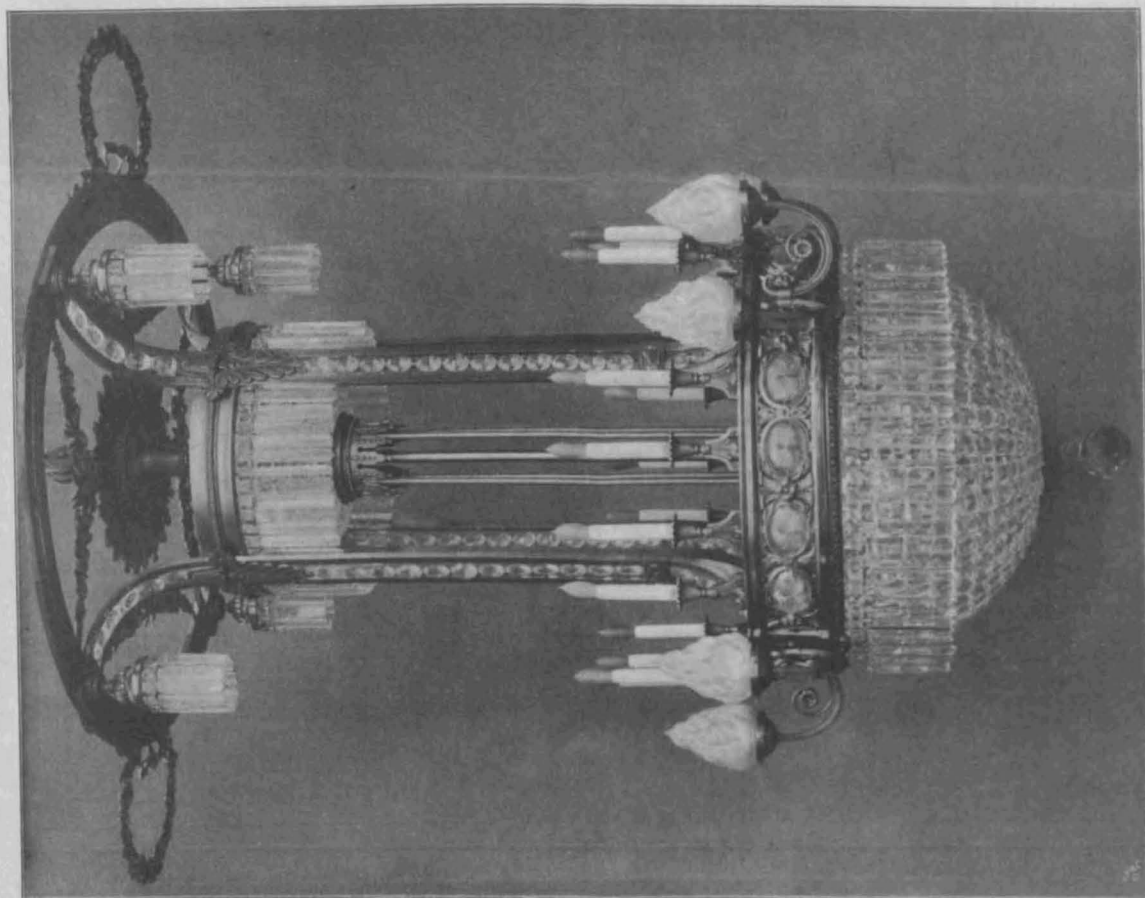
Beleuchtungskörper der Sächsischen Bronzwarenfabrik, Aktien-Gesellschaft in Wurzen  
Neue künstlerische Beleuchtungskörper.

die Grund- und Einzelfragen des Städtebaues in industriellen Gegenden. Das geschieht zum ersten Mal in diesem Umfang und unter Berücksichtigung gerade der westdeutschen industriellen Gebiete. Unter den Mitwirkenden sind hervorragende Fachmänner der Praxis und Professoren der Technischen Hochschule, u. a. Brt. Middeldorf von der Emscher-Genossenschaft in Essen, Dir. der städtischen Straßenbahnen Stahl in Düsseldorf, Dir. Prof. Landsberg in Magdeburg, Dr. Ing. Hecker in Düsseldorf, Stadtbau-

Ausbildung von Ingenieuren für den höheren Verwaltungsdienst. Der „Verein Deutscher Ingenieure“ hat kürzlich eine erneute Eingabe an die kgl. Immediat-Kommission für die Reform der inneren Verwaltung gerichtet, in der auf die Notwendigkeit hingewiesen wird, die Möglichkeit des Nachwuchses von Verwaltungsbeamten mit besserem Verständnis für technisch-wirtschaftliche Fragen dadurch zu erweitern, daß auch die technischen Hochschulen als Bildungsstätten für Verwaltungsbeamte anerkannt und die dort im



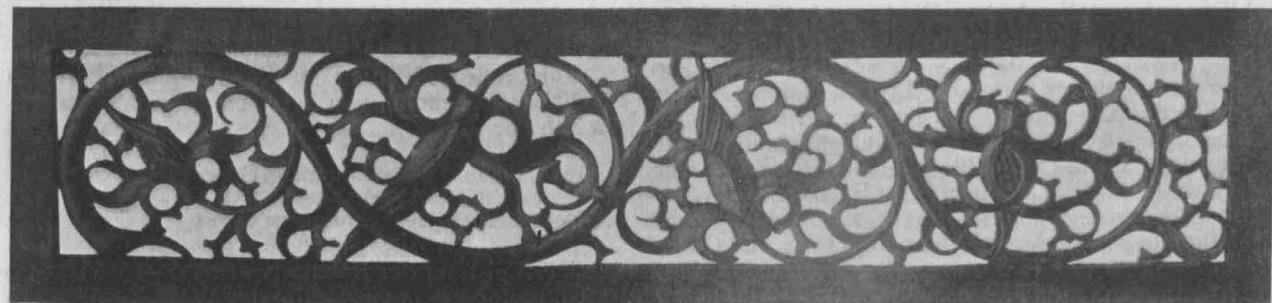
Beleuchtungskörper aus der Werkstätte von Paul Stotz & Otto Schlee, G. m. b. H. in Stuttgart.



Beleuchtungskörper für das Offiziers-Genesungsheim zu Falkenstein im Taunus. Angefertigt von der Aktien-Gesellschaft vorm. J. C. Spinn & Sohn in Berlin. Neuere künstlerische Beleuchtungskörper.

Insp. Bohrer und Dr. Mendelson in Aachen; Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Henrici, Prof. Hertwig, die Professoren Holz, Rasch, Kähler u. a. In den je 2—6 stündigen Vortragsreihen werden die brennendsten Fragen des Städtebaues und der städtischen Entwicklung behandelt, z. B.: Bebauungspläne, städtische Bodenpolitik, Geschichte des Städtebaues, Entwicklung von Industriegebieten, Eingemeindungsfragen, Wasserversorgung, Entwässerung, Müllbeseitigung, Zentralkraftversorgung, Lokalverkehr, Rauchschäden usw. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der Technischen Hochschule Aachen. —

Verwaltungsfache besonders ausgebildeten Ingenieure zur praktischen Ausbildung und zur 2. Staatsprüfung im Verwaltungsfache zugelassen werden. In den öffentlichen Verwaltungen sollte ferner den akademisch gebildeten Architekten und Ingenieuren auch die selbständige Leitung von Abteilungen übertragen werden. Schließlich solle der Wirkungskreis und die Anteilnahme der Architekten und Ingenieure am öffentlichen Leben dadurch erweitert werden, daß ihnen in staatlichen, kommunalen und privaten Betrieben die Gelegenheit gegeben werde, das Verwaltungswesen durch vorübergehende praktische Tätigkeit kennen zu lernen. —



# BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

## Die Lösung der Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin.

Von Fritz Eiselen. (Schluß aus Nr. 58.)



leich den anderen Entwürfen ist auch in der Lösung „Et in terra pax“ eine die Stadt in nordsüdlicher Richtung durchquerende Verbindung der Vorortlinien vorgesehen. (Vergl. den Plan Abbildung 9 in No. 58 und Plan 10). Bis zum Potsdamer-Platz liegen die Vorortgleise neben den Ferngleisen und erhalten mit ihnen einen gemeinsamen Bahnhof. Dann aber werden die vier Vorortgleise durch die Königgrätzer-Straße bis zum Brandenburger-Tor geführt, wo ein weiterer Bahnhof angelegt werden soll. Von dort verlaufen zwei Gleise unmittelbar zum Stettiner-Bahnhof, wobei sie neben dem Stadtbahnhof Friedrichstraße und am Oranienburger-Tor noch je einen Zwischenbahnhof erhalten, zwei Gleise schwenken westlich ab und erreichen dann, die Spree kreuzend, ebenfalls den neuen Hauptbahnhof in Moabit.

Dieser erhält dadurch eine dreigeschossige Anlage, zu oberst die Stadtbahngleise, in Geländehöhe die Fernbahnen, unter der Erde die Vorortgleise. Durch die Invaliden-Straße werden auch diese Gleise schließlich zum Stettiner-Bahnhof geführt.

In dem Bestreben, den jetzt isolierten, oder auf Umwegen abgeleiteten Vorortverkehr der Görlitzer-Bahn bis ins Stadttinnere zu führen, geht Petersen weiter als die Entwürfe „Denk an künftig“ und „Wo ein Wille, da ein Weg“. Ersterer verlängert nach den früheren Ausführungen die Vorortlinie unter Pflaster bis zum Kottbuser-Tor, wo Umsteige-Gelegenheit geschaffen ist auf eine Reihe von Stadtschnellbahnen, letzterer geht schon weiter, indem er den unmittelbaren Uebergang von Zügen zwischen der von Moabit kommenden Schnellbahn und der Görlitzer Vorortbahn vorsieht. Petersen führt den Gedanken folgerichtig durch, indem er die Görlitzer Vorortbahn als zweigleisige selbständige, dritte Stadtbahn bis in die Nähe des Potsdamer-Platzes etwa parallel zur jetzigen Stadtbahn (natürlich als Untergrundbahn) führt, und dann neben die über das Brandenburger-Tor zum Hauptbahnhof verlaufende Nordsüdlinie legt. Moabit durchquerend wird sie bis zum Bahnhof Beusselstraße geführt, um sich dort in zwei Linien, die eine durch die Jungfernheide nach Tegelort und über die Havel, die andere über Spandau nach Nauen, zu spalten. (Vergl. auch Plan 8 in No. 58). Am Potsdamer-Platz, Brandenburger-Tor und Hauptbahnhof erhält diese neue Stadtbahn u. a. Haltestellen. Letzterer Bahnhof würde dann tatsächlich ein Hauptbahnhof, in welchem ein Uebergang sowohl zwischen allen Fernlinien und Vorortlinien, wie zwischen den beiden Verkehrsarten möglich ist.

Die neue Stadtbahn, auf der auch nach Bedarf Güter befördert werden können, würde eine wirksame Entlastung der alten Stadtbahn bieten, da nun der jetzt z. T. über letztere geführte Verkehr von der Oberspree diesen neuen Weg gehen kann. Da auch durch die

Nordsüdlinie die Möglichkeit gegeben ist, die alte Stadtbahn weiter zu entlasten, so hält Petersen einen Umbau derselben nicht mehr für erforderlich, um so weniger, als der Verkehr auf der alten Stadtbahn in Zukunft ein anderer sein wird als jetzt. Denn es wird, wie das z. T. auch bei anderen Entwürfen ausgesprochen ist, infolge Ausführung der Nordsüdlinie und der nordsüdlich gerichteten Stadt-Schnellbahnen die Ringbahn in Zukunft ihre Bedeutung als unmittelbarer Zubringer zur Stadtbahn z. T. einbüßen, es wird sich auf ihr mehr ein regelrechter Ringbetrieb entwickeln und es wird möglich sein, ohne eine Erweiterung in Zukunft statt der Ringzüge eine größere Zahl von Vorortzügen über die Stadtbahn zu schicken.

Für die Vorortlinien im Stadttinneren, die ausschließlich elektrisch zu betreiben sind, werden Steigungen bis 1:40, kleinste Halbmesser von 150<sup>m</sup> zugelassen. Als Profil ist das der Hauptbahnen angenommen, während nach den anderen Entwürfen wohl mit Recht eine gewisse Einschränkung dieses Profils zugelassen wird.

Einen weiteren Ausbau des Vorortverkehrs sieht Petersen in der Richtung vor, daß im Südosten die Zweiglinie nach Spindlersfeld in die Gebiete des Müggel-, Seddin- und Wernsdorfer-Sees verlängert und daß vor allem, von Station Grunewald ausgehend, im Westen eine neue Vorortlinie quer durch den Grunewald und etwa am Kaiser Wilhelm-Turm über die Havel zur Aufschließung des jetzt dort von allem Verkehr entfernten Geländes gebaut werden soll.

Um ein Wohnen in weiterer Entfernung vom Stadttinneren möglich zu machen, betont auch dieser Entwurf die Notwendigkeit der Einrichtung eines Vorort-Eilverkehrs, der die Fahrzeit selbst für die entfernten Außengebiete auf etwa eine halbe Stunde herabsetzt. Mit der Forderung, hierfür in späterer Zeit einen viergleisigen Ausbau aller wichtigen Vorortlinien vorzusehen, da die Ferngleise zur weiteren Ausbildung eines solchen Verkehrs nicht ausreichen, geht Verfasser aber vielleicht zu weit.

Die sämtlichen Vorortlinien dienen innerhalb der Ringbahn zugleich dem Stadtschnellverkehr. Für die selbständigen Stadtschnellbahnen sieht der Entwurf das in Abbildung 10 dargestellte Netz vor, das auch die zahlreichen Umsteige-Möglichkeiten zwischen den Schnellbahnen unter sich und auf die Vorort- und Fernbahnen erkennen läßt. Der Plan sieht drei die Stadt von Norden nach Süden durchquerende Schnellbahnen vor: Quer durch den Stadtkern die städtische Nordsüdbahn, die er im Norden am Weddingplatz nach Tegel und Reinickendorf gabelt, im Süden am Halleschen-Tor nach Tempelhof bzw. Rixdorf; durch die östlichen Stadtteile die Schnellbahnlinie Gesundbrunnen—Rixdorf—Britz; durch die westlichen Stadtteile eine neue Linie von Friedenau ausgehend durch Wilmersdorf über den Zoologischen Garten durch Charlottenburg bis Bahnhof Beussel-Straße und dann



Durch die gewählte Linienführung der Schnellbahnen werden alle Stadtteile mit Schnellverkehrs-

Die große Bedeutung der Wasserstraßen für Berlin erhellt aus folgenden, von Petersen zusammengestellten Zahlen:

	1900	1906
1. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage	1.000.000	1.500.000
2. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
3. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
4. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
5. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
6. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
7. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
8. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
9. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150
10. Die Zahl der auf den Wasserstraßen verladenen und entladenen Tonnage pro Kopf der Bevölkerung	100	150

Die Leistung der Bahnen von 1900—1906 ist also im Gütereingang um 40%, die der Wasserstraßen um 50% gestiegen, die Ausfuhr der Eisenbahnen um 50%, während die überhaupt sehr geringfügige Ausfuhr auf den Wasserstraßen sich kaum geändert hat. (Das Jahr 1906 ist gewählt, weil seit 1907 der Verkehr auf den Wasserstraßen unter dem Darniederliegen des Baugewerbes sehr erheblich leidet. Da die Einfuhr von Baumaterialien nach Berlin fast  $\frac{2}{3}$  der gesamten Einfuhr ausmacht, so ist dieser Einfluß natürlich).

Leistungsfähige Wasserstraßen sind also für Berlin

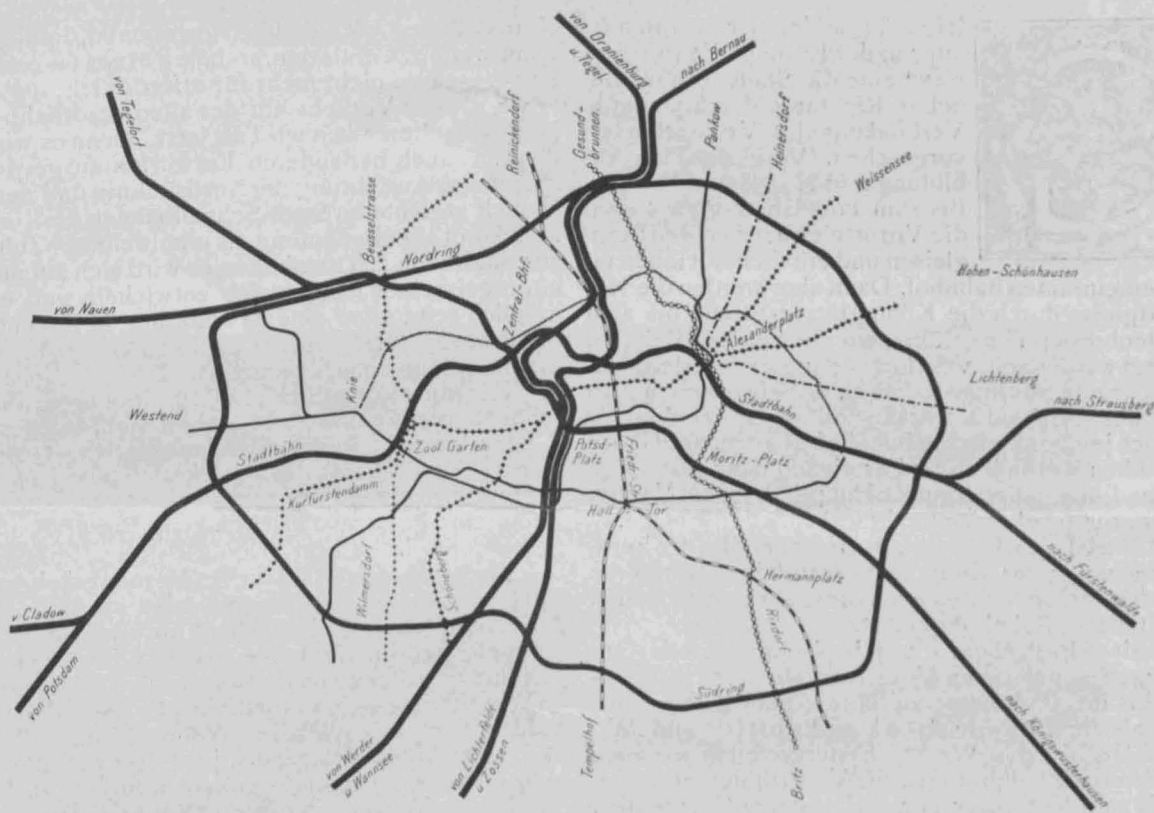


Abbildung 10. Uebersichtsplan des Vorort- und Schnellbahnnetzes. Entwurf mit dem Kennwort „Et in terra pax“.  
III. Preis von 15000 M. Bearbeiter der Verkehrsfragen: Ob.-Ing. Petersen in Berlin.

Bezüglich der Umgestaltung der Straßenanlagen sei auf die früher schon gebrachten bzw. bei der an anderer Stelle zu besprechenden Umgestaltung des Bauungsplanes noch beizubringenden Pläne hingewiesen. Für den Verkehr von Wichtigkeit sind namentlich die Umgestaltungen am Potsdamer- und Anhalter-Bahnhof, die Durchführung der Französischen-Straße zur Königgrätzer-Straße (Plan S. 171), die Abänderungs- und Verbreiterungsvorschläge für die vom Alexander-Platz nach Osten und Nordosten führenden Straßen. Die Straßendurchbrüche im Stadtinneren halten sich in mäßigen Grenzen, sie werden meist nutzbar gemacht zur Verbesserung der Linienführung der Straßenbahnen.

Im Ausbau der Lösch- und Ladegerlegenheiten sind fast alle Gemeinden zur Zeit dabei, lang Versäumtes nachzuholen. Das Schwergewicht der Aufgabe lag also in den Plänen, die den anderen, oben bezeichneten Zielen gerecht werden. Von drei Seiten wird hier der von Brt. Düsing zuerst gemachte Vorschlag eines Nordkanales wieder aufgegriffen, der vom Tegel-See ausgehend um den Norden und Osten Berlins

herum bis zum Anschluß an die Oberspree geführt werden sollte. Die von Düsing damals vorgeschlagene Linienführung ist aber heute schon zum Teil nicht mehr möglich. Die Bebauung ist so weit vorgeschritten, daß zum Beispiel bei Pankow-Heinersdorf eine Verschiebung nach Norden um 4,5 km stattfinden müßte. Soll die Möglichkeit, einen solchen Kanal zu bauen, überhaupt offen gehalten werden, so muß seine Trasse mindestens in nicht zu langer Zeit festgelegt werden.

Der Kanal würde drei Aufgaben erfüllen: einmal als Umgehungskanal im Norden zu dienen, dann die Möglichkeit ausgedehnter Industrie-Niederlassun-

Linienführung wie nach der Einteilung der Haltungen die Aufgabe für denselben Grundgedanken recht verschieden gelöst ist, daß beide Entwürfe aber die Höhe der Scheitelhaltung so wählen, daß die Hochwässer der Panke und Nuthe in den Kanal geleitet und unschädlich gemacht werden können. Kostspielige Arbeiten an der Panke können dadurch erspart werden. Beide Entwürfe sehen einen Ausbau des Kanales für 600 t-Schiffe vor, da ihm ja auch die Aufgabe zufallen würde, den Durchgangsverkehr vom Groß-Schiffahrtsweg Stettin—Berlin aufzunehmen, mit dem der Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ durch einen Zweigkanal nach

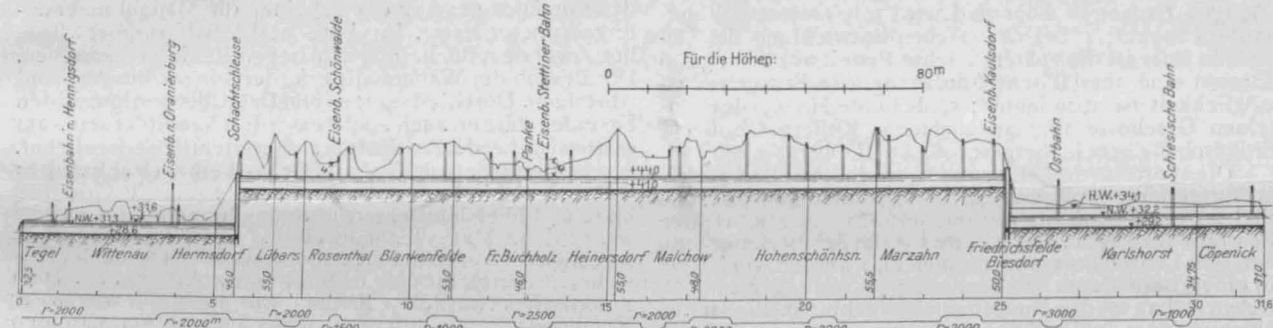
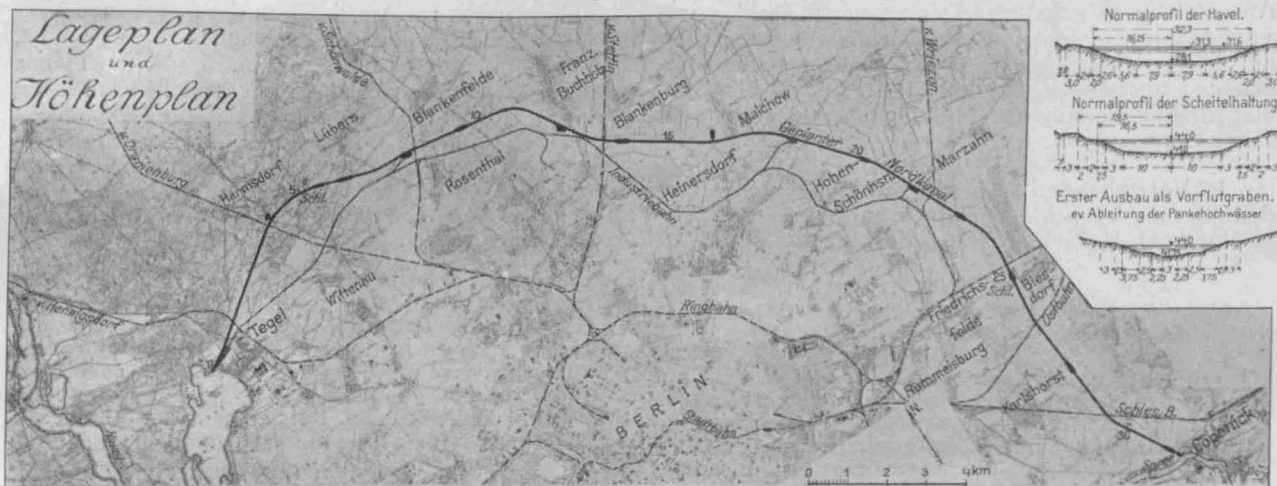


Abbildung 11—13. Nordkanal nach dem Entwurf „Denk an künftig“. Ein I. Preis in Höhe von 25000 M.  
Verfasser: Stadtbaurat a. D. Professor Jos. Brix in Charlottenburg, Geh. Hofrat Prof. Felix Genzmer und die Hochbahn-Gesellschaft in Berlin.

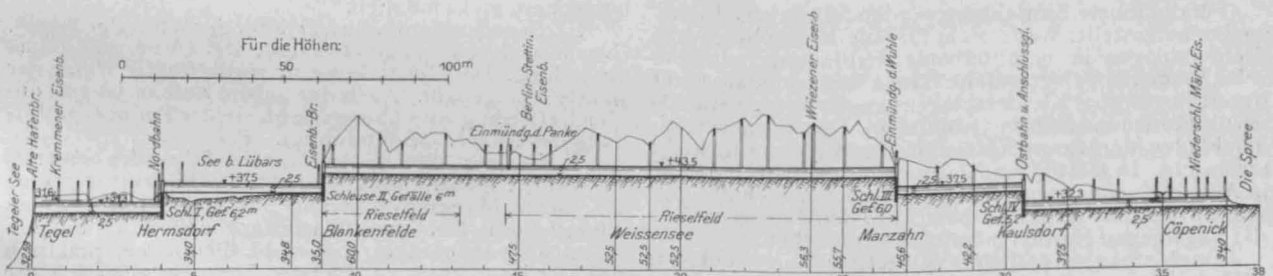


Abbildung 14. Längen- und Höhenplan desgl. nach dem Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“. IV. Preis von 10000 M.  
Verfasser: Prof. Dr.-Ing. Blum in Hannover, Havestadt & Contag, kgl. Brte. in Wilmsdorf, Prof. Dr.-Ing. Br. Schmitz in Charlottenburg. (Für die Linienführung vergleiche den Plan Seite 435.)

gen im Norden Berlins zu begünstigen und schließlich, wie der Teltow-Kanal im Süden, auch die sehr wichtige Aufgabe, als Vorfluter zu dienen, und damit für große Geländeflächen überhaupt erst die Möglichkeit der Bebauung zu schaffen.

Die Entwürfe „Denk an künftig“ und „Wo ein Wille, da ein Weg“ bringen ausgearbeitete Entwürfe für einen solchen Nordkanal bei. Für den ersten Entwurf sind in Abb. 11—13 Lageplan, Höhenplan und Querschnitte mitgeteilt, für den zweiten Entwurf der Höhenplan in Abb. 14, während bezüglich der Linienführung auf den Plan Abb. 6 S. 435 verwiesen werden kann. Es geht aus den Plänen hervor, daß sowohl nach

Birkenwerder eine unmittelbare Verbindung des Nordkanales anstrebt.

Da der Kanal bei beiden Entwürfen etwa parallel zu der Industriebahn Tegel—Friedrichsfelde verläuft, sodaß die Herstellung von Eisenbahnanschlüssen überall möglich wird, so ist der Nordkanal in hervorragender Weise geeignet, die Ansiedelung bedeutender Industrien im Norden Berlins zu begünstigen. Diese Bedeutung eines solchen Kanales wird auch von dem Entwurf „Et in terra pax“ betont, wenn dieser auch die Frage nicht näher behandelt und vorläufig auch nur einen Stichkanal von Tegel aus als wünschenswert bezeichnet, der jedoch den Ausbau eines Durchgangs-



kanales vorbereiten würde. Im übrigen verlangen auch die beiden anderen Entwürfe in erster Linie zunächst die Festlegung des Kanales und den baldigen Ausbau desselben als Vorflutgraben. Der Ausbau zum Schiffahrtskanal kann dann dem eintretenden Bedürfnis vorbehalten bleiben. Der Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“, sieht auch noch den Ausbau des Nieder-Neuendorfer Kanales für 600 t-Schiffe vor, der bisher hauptsächlich Entwässerungszwecken diente und ebenfalls für die Ansiedelung von Großindustrien günstige Verhältnisse bietet, und schließlich den Ausbau der Nuthe von Potsdam bis Saarmund, um auch im Südwesten von Berlin die Möglichkeit zur Industrie-Ansiedelung zu schaffen. Den ersten Vorschlag hat auch Jansen in seinen Entwurf aufgenommen. Auf die übrigen Vorschläge, die zum Teil auf eine Nutzbar-machung auch der Wasserstraßen im inneren Stadtgebiet für den Personenverkehr hinauslaufen, sei nicht näher eingegangen. —

Im Vorstehenden ist eine Uebersicht gegeben worden über die Vorschläge, welche in den fünf mit Auszeichnungen bedachten Entwürfen für die Verbesse-

### Wettbewerbe.

**Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer höheren Mädchenschule in Buer i. W.** (Schluß.)

Zu bemerken ist: 1. das Grundstück gegenüber der höheren Mädchenschule an der Straße A. — B. wird mit dem Rathaus bebaut; 2. es ist in Aussicht genommen, den Eckplatz bei A. an der Bochumer-Straße einer geschlossenen Platzbildung halber mit einem größeren Geschäftshausgebäude zu bebauen, falls die Ausnutzung des Grundstücks für das Schulgebäude Schwierigkeiten macht; 3. das hinter der Linie F. G. liegende Gelände gehört dem gemeinnützigen Bauverein Buer und wird mit besseren Wohnhäusern bebaut; 4. bei der raschen Entwicklung der Gemeinde Buer ist die spätere leichte Erweiterung um 3—6 Klassen eine unerläßliche Forderung, die Erweiterungsmöglichkeit ist anzudeuten; 5. als lichte Höhen der einzelnen Geschosse sind anzunehmen: Kellergeschoß 3 m, Erdgeschoß 4,25 m, I. Obergeschoß 3,8 m, II. Obergeschoß 3,8 m.

Die Aborte für die Lehrer und Lehrerinnen sollen, zweckmäßig verteilt, im Schulhaus untergebracht werden; sie sind an einer Umfassungswand mit ins Freie führenden Fenstern anzulegen. Die Aborte für die Schülerinnen sind von den Lehreraborten zu trennen und werden am besten in einem besonderen Bau oder in einem von außen zugänglichen Anbau an den Hauptbau untergebracht. Sie sind in ausreichender Zahl hell und geräumig anzulegen. Werden die Aborte für die Schülerinnen in Verbindung mit den einzelnen Stockwerken gebracht, so ist jedenfalls für genügend große, gut zu lüftende Vorräume mit Waschgelegenheit zu sorgen.

Für die innere Einrichtung werden folgende Gesichtspunkte aufgestellt: Wenn nicht für jede Klasse besondere Kleiderablagen in unmittelbarer Verbindung mit dem Schulzimmer angelegt und die Gänge des Schulhauses zur Unterbringung der Kleiderablagen benutzt werden, so müssen die Flure mindestens 3,5 m breit sein. Gemeinsame Kleiderablagen für mehrere Klassen in einem Raum sind nicht erwünscht. In sämtlichen Klassen sind zweisitzige Bänke in Aussicht genommen. Die Tiefe der Klassen- und Lehrsäle ist tunlichst zu beschränken. Für den Zeichensaal ist die Lage gegen Norden möglichst anzustreben.

Der Neubau soll enthalten: a) 7 Klassenräume und zwar 3 Klassenzimmer für 42—48 Schülerinnen und 4 kleinere Zimmer für 24—36 Schülerinnen à 1,2 qm; b) eine Sammelklasse, welche gleichzeitig als Gesangssaal und unter Umständen als Aula-Erweiterung benutzt werden kann; c) eine Physikklasse für 40 Schülerinnen; d) daneben ein Zimmer für Apparate und Materialien von etwa 20 qm; e) Zeichensaal, welcher möglichst Nordlicht und Wasserleitung haben muß. Derselbe soll gleichzeitig zur Aufnahme der erforderlichen Modellschränke dienen und muß etwa 90 qm Flächeninhalt haben; f) ein Bibliothekzimmer, 50 qm groß; g) ein Lehrerkonferenzzimmer von etwa 35—40 qm Flächeninhalt; h) ein Dienstzimmer für die Leiterin der Schule; i) ein Turnsaal, 180—200 qm groß, mit anschließenden Nebenräumen für die Kleiderablage und für Geräte; k) eine Aula, 180—200 qm groß; l) im Kellergeschoß sind die Räume für die Scholdienerwohnung und der Raum für die Zentralheizungsanlage einschließlich Brennmaterial unterzubringen. —

**Wettbewerb um das König-Albert-Museum in Zwickau.** Vom Preisgericht wurden die preisgekrönten Arbeiten wie

rung der Verkehrsverhältnisse und die weitere Verkehrsentwicklung Groß-Berlins gemacht worden sind. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, trifft aber doch wohl die wichtigsten Gesichtspunkte, von denen sich die Verfasser bei ihren Lösungen haben leiten lassen. Weichen letztere auch in den Einzelheiten vielfach von einander ab, so sind doch eine ganze Reihe von Zügen allen Entwürfen gemeinsam, und zwar gerade in besonders wichtigen Fragen. Bezüglich der Frage des Verkehrswesens hat der Wettbewerb jedenfalls klärend und überaus anregend gewirkt. Er hat gezeigt, daß eine großzügige, von einheitlichen Gesichtspunkten geleitete Umgestaltung des Berliner Verkehrswesens im Anschluß an die gegebenen Verhältnisse technisch und wirtschaftlich noch möglich ist, daß aber mit einer Festlegung eines solchen Planes wenigstens in den Grundzügen nicht mehr allzu lange gewartet werden darf, wenn man sich die Möglichkeit seiner Durchführung erhalten will. Möchte die Gelegenheit von den maßgebenden Faktoren nicht verpaßt werden, die wertvollen durch den Wettbewerb gebotenen Gedanken für eine gesunde Weiterentwicklung Groß-Berlins nutzbar zu machen! —

folgt beurteilt: I. Preis, Entwurf No. 31, „H. E. D. E. 1910“ (Rich. Schiffner in Zittau): Die Anlage ist symmetrisch. Einem runden schlanken Mittelbau ist eine niedere terrassierte Eingangspartie vorgelagert; zwei Flügelbauten gehen nach rechts und links und ein niederer nach rückwärts. Der runde Mittelbau ist das Zentralvestibül, das durch zwei Etagen reicht. Der rechte Flügel nimmt die Bücherei auf, der linke die anderen Sammlungen, der rückwärtige die Gemädegalerie. Diese Anordnung ist außerordentlich klar und praktisch und ergibt im Äußeren eine schöne originelle Erscheinung. Diesen großen, schlagenden Vorzügen gegenüber erscheinen die Mängel mehr untergeordneter Natur. Das Lese- und Arbeitszimmer würde besser vor dem Büchermagazin liegen als hinter demselben. Der Besuch der Waffenhalle erfordert ein starkes Auf- und Absteigen. Die Gliederungen und Detailbehandlung in den Fassaden dürften auch noch besser durchgebildet sein. Im ganzen ist aber der Entwurf ein außerordentlich erfreulicher.

II. Preis, Entwurf No. 22, „Grün-Weiß“. (Viehewer & Berthold in Dresden): Der Entwurf zeigt im Grundriß klare und übersichtliche Anordnung, ohne irgend welche wesentliche Mängel aufzuweisen. Im äußeren Aufbau sprechen die vornehme Geschlossenheit und Ruhe der Fassaden im Platzbilde monumental und wohltuend an. Dem Alternativentwurf ohne Kuppel wäre nicht nur wegen der Kostenersparnis, sondern auch aus ästhetischen Gründen der Vorzug zu geben. Sehr geschickt ist der Vorschlag für die künftige Platzlösung vor dem Gebäude. Die im Erläuterungsbericht berechneten Kosten sind zu gering angegeben und die Ausführung um den Preis von 50000 M. bei weitem nicht möglich.

III. Preis, Entwurf No. 21, „Hinter der Wiese der Turm“. (Lossow & Kühne in Dresden): Der Grundriß ist ausgezeichnet. Das Gebäude ist in vortrefflicher Weise der Baustelle angepaßt. Auch der äußere Aufbau ist gut, obgleich allerdings die übergroße Masse des Turmes die Wirkung des Ganzen beeinträchtigt.

Weiter ist zu den beiden Ankäufen folgendes bemerkt: Entwurf 7, „Malerische Platzwand“: Der Entwurf zeigt eine geschickte Massengruppierung mit vielen interessanten Einzelheiten. Der Grundriß ist zwar übersichtlich und programmäßig angeordnet, aber nicht allenthalben praktisch bez. der Hauptzugänge. Es ist sicher nicht glücklich, die große Freitreppe und die dahinter liegende offene Vorhalle vom Hauptzugang durch den Hof zu trennen. Immerhin bleibt die ganze Arbeit beachtenswert. — Entwurf No. 34, „Albertus rex“: Der Entwurf stellt eine reizende Arbeit dar. Die Gliederung der Baumasse ist ganz vortrefflich; es ist eine derartige Auffassung dann das Richtige, wenn man nicht die Absicht hat, der jenseits liegenden Ingenieurschule eine ähnliche Gebäudemasse zur Seite zu stellen, sondern einen Teil des Platzes im Anschluß an die bereits vorhandenen Häuser mit kleineren Gebäuden zu besetzen. Auch der Grundriß ist gut, wenn auch nicht so hoch stehend wie der äußere Aufbau. —

Inhalt: Neue künstlerische Beleuchtungskörper. — Vereine. — Vermischtes. — Die Lösung der Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin. (Schluß.) — Wettbewerbe. —

### Hierzu eine Bildbeilage: Neue künstlerische Beleuchtungskörper.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 60. • BERLIN, DEN 27. JULI 1910.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine E. V.

## Program m

der 39. Abgeordneten-Versammlung und 19. Wanderversammlung in Frankfurt a. M. im September 1910.

### I. Abgeordneten-Versammlung.

Freitag, den 2. September 1910.

8 Uhr abends: Begrüßung der Abgeordneten durch die städtischen Behörden im Römer (Rathaus), Eingang vom Paulsplatz. Die Teilnehmer (nur Herren) sind Gäste der Stadt. (Anzug: Frack oder Gehrock).

Samstag, den 3. September 1910.

9—5 Uhr nachmittags: Abgeordneten-Versammlung im Kaufmännischen Vereinshaus (Eschenheimer Tor). Dasselbst zu jeder Zeit Frühstücks-Gelegenheit.

10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr vormittags: für die Damen: Wagenfahrt durch die Stadt und deren nähere Umgebung. Treffpunkt: Kaufmännisches Vereinshaus.

6 Uhr abends: Dampferausflug mit Damen nach der Gerbermühle (Lieblingsaufenthalt Goethe's). Abfahrt von der Wilhelmsbrücke. Gemeinsame Rückfahrt mit Dampfer. Bei günstiger Witterung: Fest auf der Main-Insel an der alten Brücke.

Sonntag, den 4. September 1910.

9—11 Uhr vormittags: Abgeordneten-Versammlung im Kaufmännischen Vereinshaus.

10 Uhr vormittags: für die Damen: Besichtigung des Goethehauses. Treffpunkt: Großer Hirschgraben No. 23.

12<sup>08</sup> Uhr mittags: Abfahrt vom Hauptbahnhof mit Damen nach Bad Nauheim. (Die Fahrkarten werden gegen Abgabe der Kupons von 9 bis 11 Uhr vormittags im Kaufmännischen Vereinshaus ausgegeben.) In Nauheim gemeinschaftliches Essen im Kurhaus. Besichtigung der Badehäuser und Kureinrichtungen.

6<sup>26</sup> Uhr abends: Rückfahrt nach Frankfurt.

### II. Wander-Versammlung.

Sonntag, den 4. September 1910.

8—11 Uhr abends: Begrüßung der Teilnehmer und ihrer Damen als Gäste des Ortsvereins in den Römerhallen, Eingang vom Paulsplatz (Straßenanzug).

Montag, den 5. September 1910.

9 Uhr vormittags: Eröffnung der Wanderversammlung durch den Vorsitzenden.

Bericht des Geschäftsführers.

1. Vortrag: Hr. Baurat Neher über die baukünstlerische Entwicklung Frankfurts in den letzten hundert Jahren.

11 Uhr vormittags: 2. Vortrag: Hr. Mag.-Baurat Uhlfelder über den Frankfurter Osthafen. Nach Schluß der Sitzung (1 Uhr) gemeinsames Frühstück dortselbst mit Damen (Trockenes Gedeck 1,50 M.).

10 Uhr vormittags: für die Damen: Treffpunkt: Kaufmännisches Vereinshaus.

Gruppe I: Besuch des Palmengartens unter sachkundiger Führung.

„ II: Kochkunst-Ausstellung und Städtische Galerie im Liebieghaus.

„ III: Senckenbergisches Naturwissenschaftliches Museum.

3 Uhr nachmittags: Besichtigungen mit Damen. Treffpunkt: Kaufmännisches Vereinshaus.

Gruppe I: Klärbecken, Müllverbrennungs-Anlage.

„ II: Städtische Wasserversorgungs-Anlagen.

„ III: Industrielle Anlagen und Festhalle.

„ IV: Akademie, naturwissenschaftliches Museum, Festhalle.

„ V: Städtische Schulneubauten, Festhalle.

7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr abends: Festessen der Teilnehmer und ihrer Damen im Palmengarten. (Anzug: Frack oder Gehrock). Freier Eintritt gegen Vorzeigung der Festkarte.

Dienstag, den 6. September 1910.

9 Uhr vormittags: 1. Vortrag: Hr. Landbauinspektor Jacobi über die Saalburg.

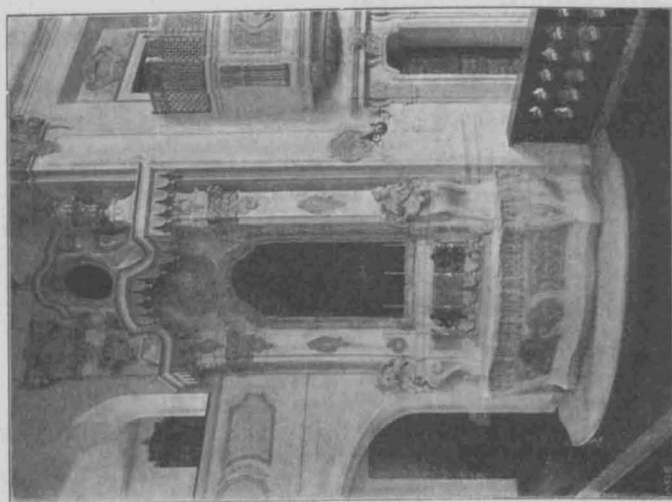
10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr vormittags: 2. Vortrag: Hr. Landbauinspektor Kloeppel über neuzeitliche Bauordnungen. Mittagessen nach Wahl.

10 Uhr vormittags: für die Damen: Treffpunkt: Kaufmännisches Vereinshaus.

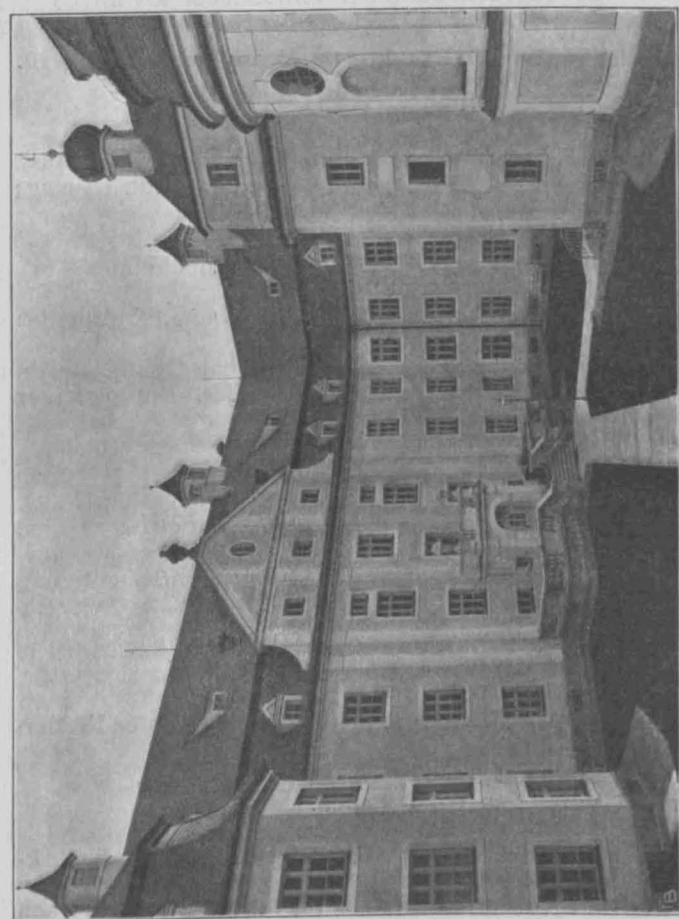
Gruppe I: Besuch des Zoologischen Gartens unter sachkundiger Führung.

„ II: Besichtigung der Kinderkrippe in der Appelsgasse.

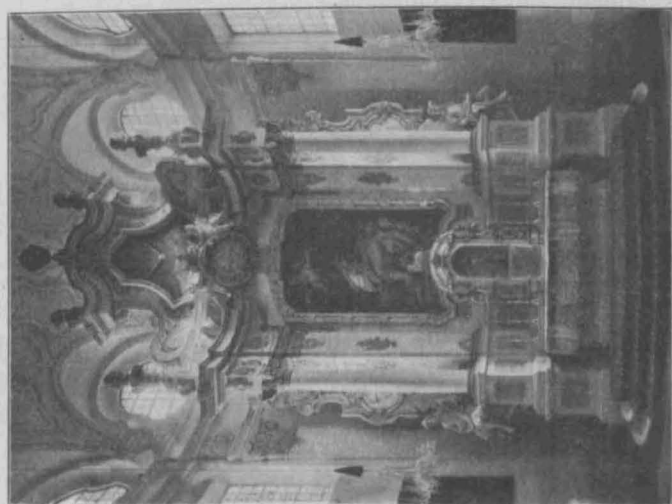
„ III: Besuch des Völkermuseums und des Goethehauses.



Der St. Benno-Altar.



Ansicht aus dem großen Hof.



Der Hoch-Altar.

3 Uhr nachmittags: Besichtigungen mit Damen.  
Gruppe I: Osthafen und Ostpark. Treffpunkt: vor dem Ostbahnhof.

„ II: Marien-Krankenhaus, Versorgungs-  
haus und Friedhofs - Neubauten.  
Treffpunkt: am Eschenheimer Turm.

„ III: Städtisch. Krankenhaus in Sachsen-  
hausen und dessen wissenschaftliche  
Institute. Treffpunkt: Hauptportal  
Eschenbach - Straße. (Straßenbahn-  
linien 1 und 15).

„ IV: Neuere Kultusbauten. Treffpunkt:  
Friedberger Anlage, Uhrtürmchen  
(Straßenbahnlinien 3, 6, 15, 19).

„ V: Städt. Schulneubauten. Treffpunkt:  
Eschenheimer Turm.

„ VI: Aeltere Kirchen. Treffpunkt: Schil-  
lerplatz, am Schillerdenkmal.

8 Uhr abends: Festvorstellung im Schumann-  
Theater am Hauptbahnhof. (Straßen-  
Anzug).

Mittwoch, den 7. September 1910.

9 $\frac{1}{2}$  Uhr vormittags: Besichtigung (mit Da-  
men): des Rathauses und der Alt-  
stadt, sowie verschiedener Museen.  
Treffpunkt: Römerhalle. Mittag-  
essen nach freier Wahl.

2 $\frac{1}{2}$  Uhr nachmittags pünktlich: Sonderausflug  
(Teilnehmerkarte 5 M.). Abfahrt mit  
Straßenbahnlinie 25 vom Eschen-  
heimer Tor nach Homburg und der  
Saalburg. Kaffee im Restaurant  
Saalburg.

Führung in der Saalburg durch  
Hrn. Geh. Baurat Prof. Jacobi.

Abends: Besichtigung der Erlöserkirche in  
Homburg.

Nachessen im Kurhaus. Gartenfest.

Die Preise der Festkarten betragen: a) für  
Herrenkarten 20 M., b) für Damenkarten 15 M.,  
c) Ausflug nach Homburg und der Saalburg 5 M.

Es wird höflichst gebeten, sich unter Benutzung  
der von dem Frankfurter Ortsausschuß unmittelbar  
an alle Verbandsmitglieder versandten Meldelisten  
bis zum 10. August d. J. bei dem dortigen Archi-  
tekten- und Ingenieur-Verein zu melden.

**Der Verbandsvorstand.**

R. Reverdy. F. Körte. A. Hofacker.  
R. Lion. Fr. Franzius.

## Das Heiliggeist-Spital in München.

Arch.: Städt. Baurat Hans Grässel in München.

(Schluß aus No. 55.)



Das Innere ist gleichwie  
das Außere von dem  
künstlerischen Ausdruck  
„verhaltener Würde und  
stiller Ruhe“ beherrscht.  
Im Eindruck der Räume  
wurden bürgerliche Be-  
haglichkeit und warme  
Fürsorge erstrebt. Das ist  
erreicht zunächst durch  
die Verwaltungs-Maßnahme, daß in der Haupt-  
sache nur je 2 Pfründner miteinander ein Zim-  
mer teilen, dann aber auch durch die Art der  
künstlerischen Ausstattung der Räume sowohl  
in der architektonischen Anordnung wie in Ge-  
rät und Farbe.

Der Haupteingang ist durch eine plastische  
Decke mit einem Tempera-Gemälde von Georg

No. 60.



Gottfried Klemm ausgezeichnet, das symbolisch den von Engeln behüteten Eintritt der Pfründner ins Spital darstellt. Eine Haupttreppe aus Eichenholz mit geschnitzten Balustern führt zu den oberen Geschossen empor. Tempera-Gemälde von Franz Rinner zeigen das Spital in den Jahren 1600 und 1900 und zieren den oberen Treppenabsatz. Die Decken des Treppenhauses sind wieder plastisch behandelt und durch Malerei bereichert. Die Gänge haben als Bodenbelag rotes Linoleum erhalten, die Decken sind weiß gehalten und mit einfachen grün gefaßten und braun gestreiften Stuckrahmen mit dazwischen gemalten Rosetten geziert. Die Wände sind auf weißem Kalkfarbengrund in Leimfarbe graugelb mit dem Schwamm gestupft und mit einem dunklen Sockel versehen. Da, wo der Blick ins Freie fällt, sind Sitzbänke zur Rast und Zwiesprache aufgestellt. Auch die Gänge durchströmt behagliche Wärme.

Die Zimmer der Insassen sind 6 bis 6,15 m lang, 3,75 m breit und 3,25 m hoch; die Fenster sind breit. Die Wände sind auf weißem Kalkfarbengrund ocker gelb gestupft. Großblumige Vorhänge umrahmen die Fenster, ähnliches Leinen bedeckt die Betten. Die Fußböden sind mit gewachstem hellbraunem Linoleum belegt. Die heimische Herrgotts-Ecke fehlt nicht; für sie wurden Schnitzwaren aus Oberammergau verwendet. Die Einrichtungs-Gegenstände zeigen gleichmäßig einen violettbraunen Wasserfarben-Anstrich, ähnlich den Adern des Holzes, auf zweimaligem weißem Oelfarben-Anstrich. Die Wasserfarbe ist durch Mattlacke gedeckt. Dieser streifige Anstrich der Möbel sowie der gestupfte Anstrich der Wände haben einen doppelten Zweck: sie sollen Beschädigungen nicht so leicht erkennen lassen und Ausbesserungen unschwer ermöglichen. In etwas reicherer Farbenstimmung — in Blau mit Blumen, in Grün mit schwarzen und weißen Lilien, in gelblichgrau, rotbraun usw. — sind die Möbel der Zimmer der Pfründner gehalten, die für ihre Unterkunft zu zahlen in der Lage sind.

Die Mahlzeiten der Insassen werden gemeinschaft

lich in großen Speisesälen eingenommen. Diese sind mit einer niedrigen Holzvertäfelung versehen. Ringsum den Wänden entlang ziehen sich Sitzbänke. Im übrigen sind die Säle, die gelegentlich auch zu größeren festlichen Veranstaltungen dienen, einfach geweißt. Die Speisesäle müssen nach der Mahlzeit geräumt werden. Dem geselligen Verkehr dienen jedoch in jedem

Stockwerk zwei Unterhaltungsräume; sie sind getäfelt, ringsum von Bänken umzogen, haben bemalte Holzdecken in wechselnder Ausführung, weiß getünchte Wände und sind mit alten Murnauer Glasbildern oder auch alten Kloster-Arbeiten geschmückt. Hier werden Geburts- und Namens-Feste, sowie silberne und goldene Hochzeiten gefeiert. (Abb. S. 468.)

Die katholische Anstaltskirche ist eine der Zentralkirche genäherte Anlage mit Emporen. Das gewölbte Hauptschiff ist 11,5 m breit und 14 m hoch; die 3,2 m breiten und ebenfalls 11,5 m hohen Seitenschiffe sind in der Höhe der Hausgeschosse mit Emporen versehen, die von allen Geschossen betreten werden können. Im Erdgeschoß ist das südliche Seitenschiff als Sakristei eingerichtet. Die Bildbeilagen zu den Nummern 53 und 55 zeigen die beiden Haupt-Ansichten aus der

Kirche, die eine gegen den Eingang, die andere gegen den Chor. Bei 400 qm Grundfläche enthält die Kirche in Erdgeschoß und Emporen 185 Plätze für Pfründner. Zu beiden Seiten des Hochaltars befinden sich in der Höhe des ersten Ober-Geschosses kleine mit Gittern versehene Chörlein, das eine, mit dem Stadtwapengezierte, für die Spitalverwaltung, das andere, mit dem erzbischöflichen Wapengezierte, für die Geistlichkeit. Die Gewölbe und die geraden Decken sind mit Stukkaturen in Gelb, Grün und Violett geziert.

Die Deckenbilder der Kirche stammen von Prof. Wald. Kolmsperger in München. Der Hochaltar (S. 466) ist ein Werk der Bildhauer Widmer und Holz, die Seitenaltäre (S. 466) Arbeiten der Bildhauer Diamant und Holz, sämtlich in München. Alte Kreuzwegbilder, eine alte Kreuzigungsgruppe, ein alter Renaissance-



Ansicht aus dem Anstalts-Garten.



Refektorium der Anstalts-Schwestern.



Dienstboten-Speiseraum in der Anstaltsküche.





Unterhaltungsraum im II. Obergeschoß gegen den Garten.



Anstalts-Küche mit Treppe zum Dienstboten-Speiseraum.



Unterhaltungsraum im I. Obergeschoß gegen den Dom-Pedro-Platz.

Marmoralter, ein Grabstein des XIV. Jahrhunderts, eine rote Marmor-Brunnenschale aus der Zeit der Renaissance bereichern die Ausstattung der Kirche in erwünschter Weise.

Der protestantische Betsaal ist für die evangelischen Pfründner bestimmt, welche nicht mehr imstande sind, die unmittelbar vor dem Spital liegende protestantische Christuskirche zu besuchen.

Eine etwas reichere Ausstattung hat wieder das Refektorium der barmherzigen Schwestern (S. 467) erhalten. Es ist 6 m breit, 15,3 m lang, 3,8 m hoch, hat ein Paneel, plastisch umrahmte Türen und eine reicher stuckierte Decke mit Gemälden von Bonifaz Locher.

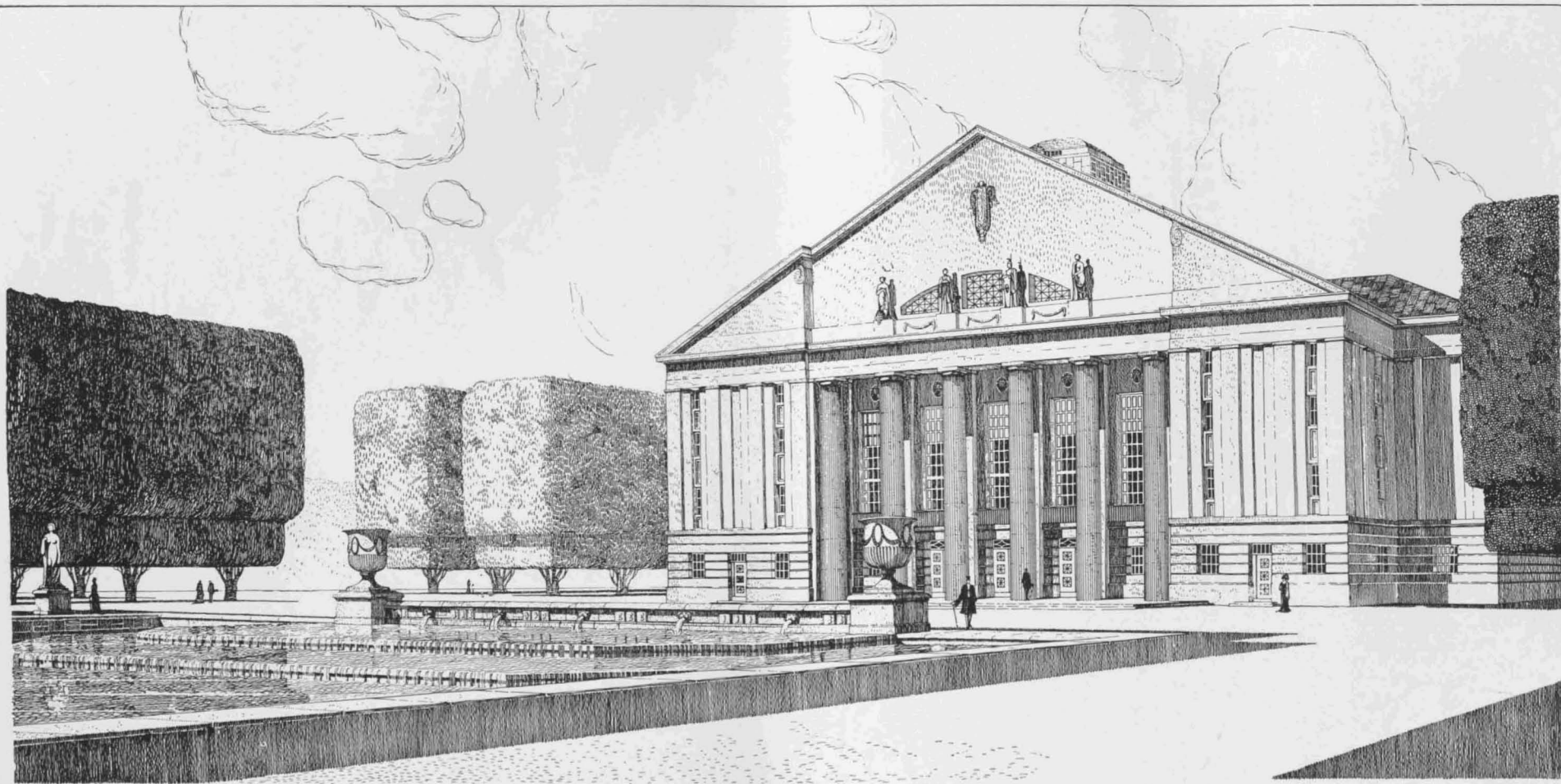
Die Kochküchenanlage ist dem eigentlichen Anstaltsverkehr entzogen und in einen Flügelbau verlegt. Auch sie ist in Anlage und Ausstattung mit der Ruhe behandelt, die das ganze Haus durchzieht. Ein Beispiel dafür sei auch der an die Küche anschließende Speiseraum der Dienstboten (S. 467). Während die Küche nach Norden liegt, hat dieser Raum freundliche Sonne. Gleich der Küchenanlage sind auch die Krankensäle dem eigentlichen Anstaltsverkehr entzogen.

In technischer Beziehung ist zu erwähnen, daß die Umfassungs- und Zwischenmauern des Kellergeschosses bis Deckenoberkante aus Kiesbeton gestampft sind, während das aufgehende Mauerwerk aus Backstein erstellt ist. Der Sockel wurde mit Muschelkalk von Marktbreit, Ochsenfurt und Randesacker verblendet. Die Zwischendecken bestehen aus Kiesbeton zwischen Eisenträgern. Die Dachstühle bestehen aus Holz, das Dach ist mit Bogener Ziegelplatten gedeckt. Zu allen Klempnerarbeiten wurde Kupfer verwendet.

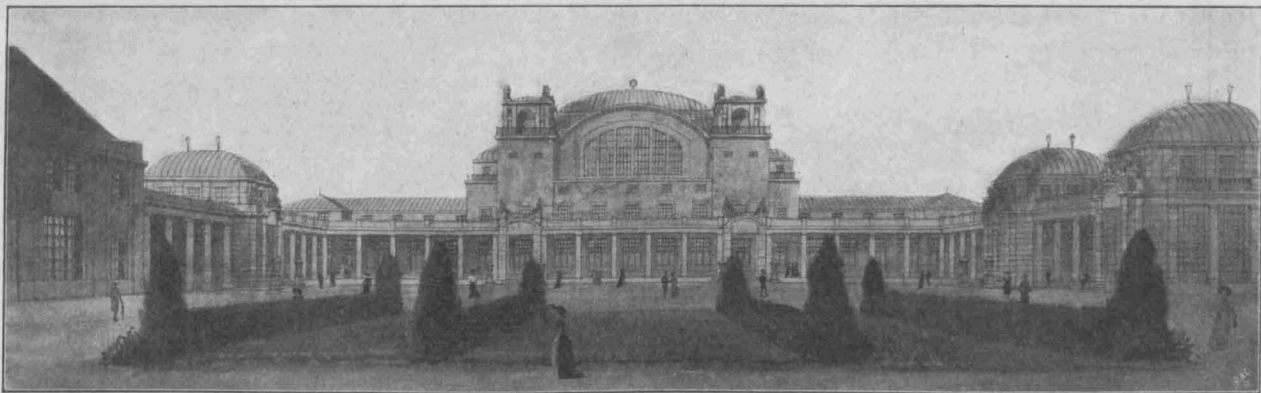
Die Heizung ist eine Niederdruck-Dampfheizung. Alle gleichzeitig von einer größeren Anzahl von Menschen benutzten Räume sind mit künstlichen Lüftungseinrichtungen versehen. Zur Aufbewahrung von Fleisch und Getränken ist eine Kühlanlage System „Böhm“ eingerichtet. Die Anstalt hat Warm- und Kaltwasserleitung und eine sachgemäße Entwässerung; ihre Beleuchtung erfolgt durch Leuchtgas und Auer'sche Glühlichtbrenner. Es sind in sich getrennte Gasleitungen für die Pfründnerzimmer einerseits und die Dienst- und Wirtschaftsräume anderseits vorhanden. Der Kehrriech wird in 30 cm weite Rohrleitungen aus verzinktem Eisenblech geschüttet und fällt im Keller in Tonnen. Die Rohrleitungen sind über Dach entlüftet. Die Anstalt besitzt ferner eine Sprech-, Klingel- und Uhrenanlage, Aufzüge, eine Wäscherei-Einrichtung, einen Desinfektions-Apparat usw. Die gesamten Bau- und Einrichtungskosten betrugen 2257000 M., was eine Ersparnis gegenüber den genehmigten Mitteln bedeutet.

Der Neubau des Heiliggeist-Spitals ist ein neues würdiges und schönes Glied in der Kette hervorragender Monumentalbauten, mit welchen die Stadtverwaltung das heutige München mit Hilfe einer Reihe ausgezeichneten Baukünstler zielt. —





ETTBEWERB ZUR ERLANGUNG VON ENTWÜRFEN  
 FÜR DEN BAU EINER STADTHALLE NEBST AUS-  
 STELLUNGS-HALLE IN HANNOVER. \* ENTWURF  
 DES ARCHITEKTEN FRITZ USADEL, B. D. A., IN  
 HANNOVER. \* EIN PREIS VON 4000 MARK. \*  
 ANSICHT DER STADTHALLE. \* \* \* \* \*  
 DEUTSCHE BAUZEITUNG  
 \* \* \* \* XLIV. JAHRGANG 1910, NO. 60. \* \* \* \*



Ansicht der Stadthalle aus dem Entwurf „Wandel“ der Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch und Diplom-Ingenieur Heinrich Lömpel in München. Ein Preis von 9000 M.

## BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer Stadthalle nebst Ausstellungshalle in Hannover. (Fortsetzung aus No. 58.) Hierzu eine Bildbeilage.



in möglichen Mißverständnissen inbezug auf die Verteilung der 3 gleichen Preise von je 9000 M. vorzubeugen, sei erwähnt, daß aus dem Protokoll nicht entnommen werden kann, daß mit der Art der Anführung der Entwürfe zugleich auch eine Rangfolge ausgesprochen sein sollte. Die Entwürfe sind vielmehr in der Reihe der Einlaufnummern angeführt; in der Reihenfolge des Einlaufes trägt der Entwurf Seidl die Nummer 13, der Entwurf Scholer-Bonatz die Nummer 67 und der Entwurf Thiersch-Lömpel die Nummer 82. Da uns die Abbildungen der Entwürfe nicht zu gleicher Zeit zur Verfügung standen, so sind wir aus diesem äußerlichen Grunde genötigt, diese Reihenfolge zu verlassen und besprechen zunächst die Entwürfe Seidl und Thiersch-Lömpel.

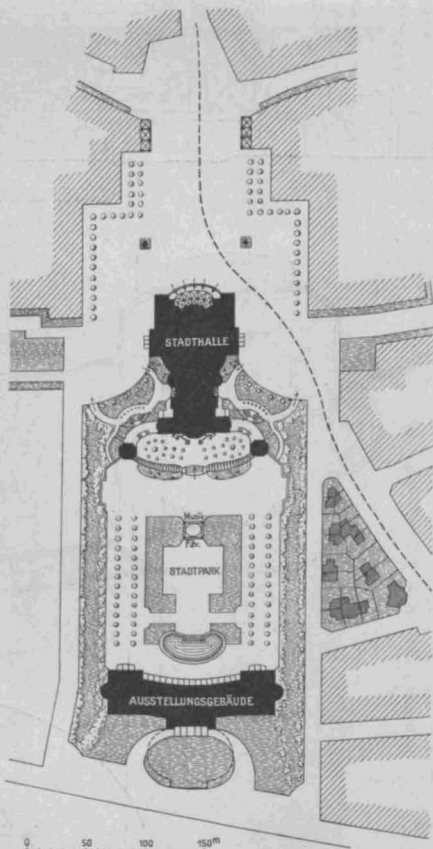
Wie aus dem Lageplan hervorgeht, hat sich der Verfasser des Entwurfes mit dem Kennwort „Dedicatum arti et voluptati“, Hr. Prof. Emanuel von Seidl in München, der Anregung angeschlossen, die in bezug auf die Lage der beiden verlangten Gebäude zu einander in den Unterlagen für den Wettbewerb gegeben war und hat die Ausstellungshalle im Süden des Geländes, die Stadthalle dagegen ohne Verbindung mit ihr im Norden des Geländes angelegt und zugleich den Hauptzugang zur Stadthalle im Norden genommen, die Restaurationsräume dagegen nach Süden, gegen den vorgeschlagenen, von den Gebäuden und Anlagen eingeschlossenen Stadtpark gelegt. In seiner Erläuterung spricht es der Verfasser aus, die Trennung von Stadthalle und Ausstellungshalle biete den Vorteil einer guten Umrahmung des Stadtparkes und die Sicherung praktischer und dekorativer Anfahrten und Eingänge. Es war die ausgesprochene Absicht des Verfassers, die von ihm in Aussicht genommene Platzgestaltung in großem Sinne vorzubereiten und bei überraschenden Blicken jeweils gute Bildausschnitte zu geben. Das Preisgericht findet denn auch in seinem Urteil, daß die Gesamt-Anordnung der Anlage zur Straße und zum Garten schön sei; die Gruppierung und die räumliche Gestaltung gebe eine Anzahl interessanter Motive. Auf eine Verdeckung der Stallbauten der benachbarten Ulanen-Kaserne durch bauliche Anlagen ist weiter keine Rücksicht genommen; der Verfasser scheint diesen Eindruck durch Anpflanzungen zurückdrängen zu wollen.

Die Ausstellungshalle schließt in leicht geschwungener Form mit der konvexen Seite nach Süden den

südlichen Teil des Geländes ab. Vor dem an der Südseite angeordneten Haupteingang mit Unterfahrt ist eine dem Verkehr dienende kleine Platzanlage angenommen. Die Halle gliedert sich nach dem Grundriß S. 470 in den Hauptraum mit 4060 qm Fläche, dem nach Norden Arkaden vorgelagert sind, sowie in zwei Kopfteile mit Umgängen, die auch als Erfrischungsräume bezeichnet werden. Der Aufbau ist schlicht und sachlich, den südlichen Teilen der Stadthalle sich anpassend, dem ganzen Gebäude sich unterordnend.

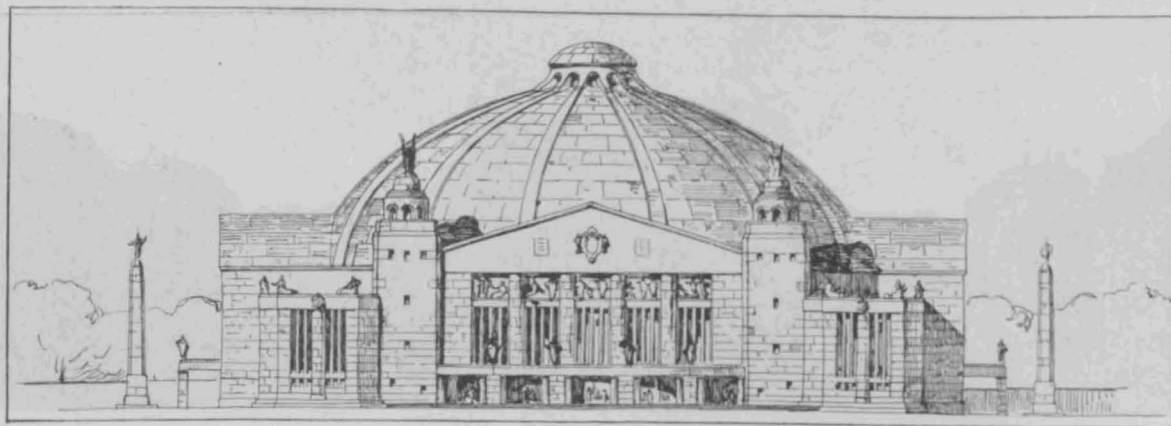
Die Grundrißanlage der Stadthalle (S. 472) ist sorgfältig durchdacht. Sie zeigt in achsialer Folge die Restaurationsräume mit rundem Kuppelsaal und ausgedehnten, nach Süden eine geräumige Terrasse umfassenden Seitenflügeln, darauf folgend den kleinen Saal für 600 Personen, die Orchesternische nach Süden gerichtet. Sowohl von den Restaurationsräumen wie durch stattlich entwickelte seitliche Treppen und ein Zwischenfoyer ist ein Zugang möglich. Der kleine Saal ist seitlich von Nebenräumen begleitet.

In der Hauptachse folgt weiter der große Saal von elliptischer Grundform, die lange Achse mit der Haupt-Achse zusammenfallend. Die Orchester-Nische mit dem weit in den Raum vorgeschobenen Podium ist auf der Nordseite

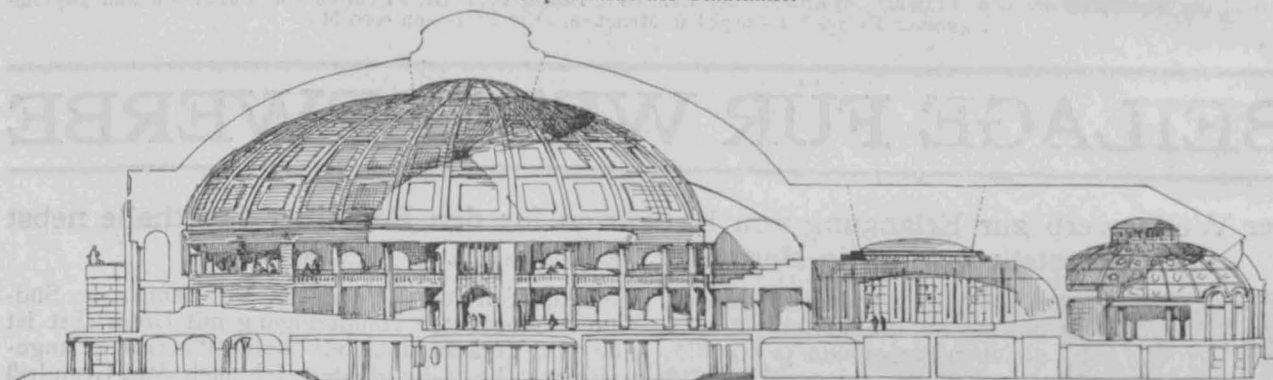


Lageplan des Entwurfes „Dedicatum arti et voluptati“ des Hrn. Prof. Em. v. Seidl in München. Ein Preis von 9000 M.



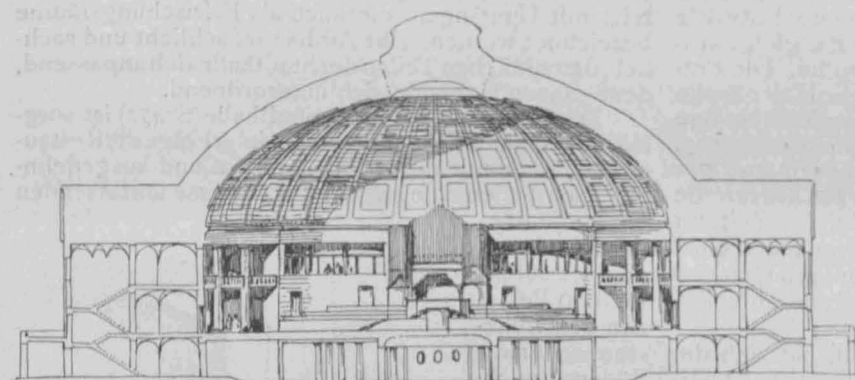


Hauptansicht der Stadthalle.

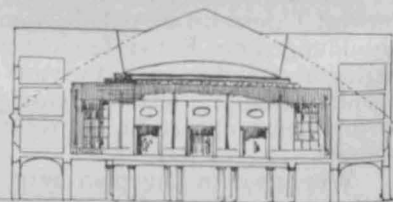


LÄNGENSCHNITT.

0 5 10 20 30 40 50 m

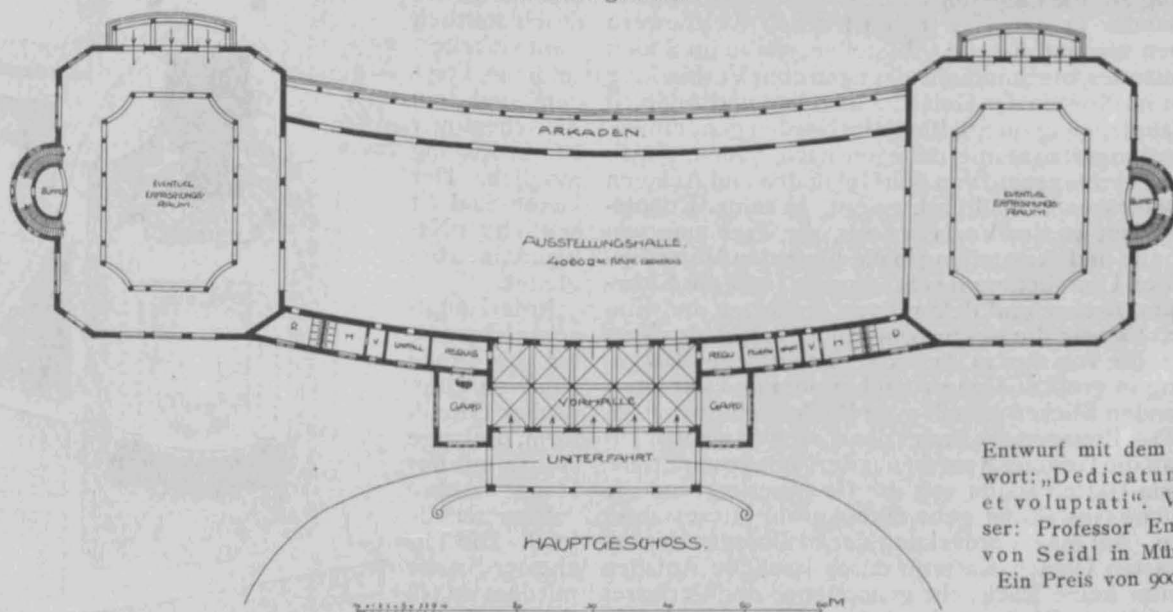


QUERSCHNITT.



QUERSCHNITT.  
KLEINER SAAL.

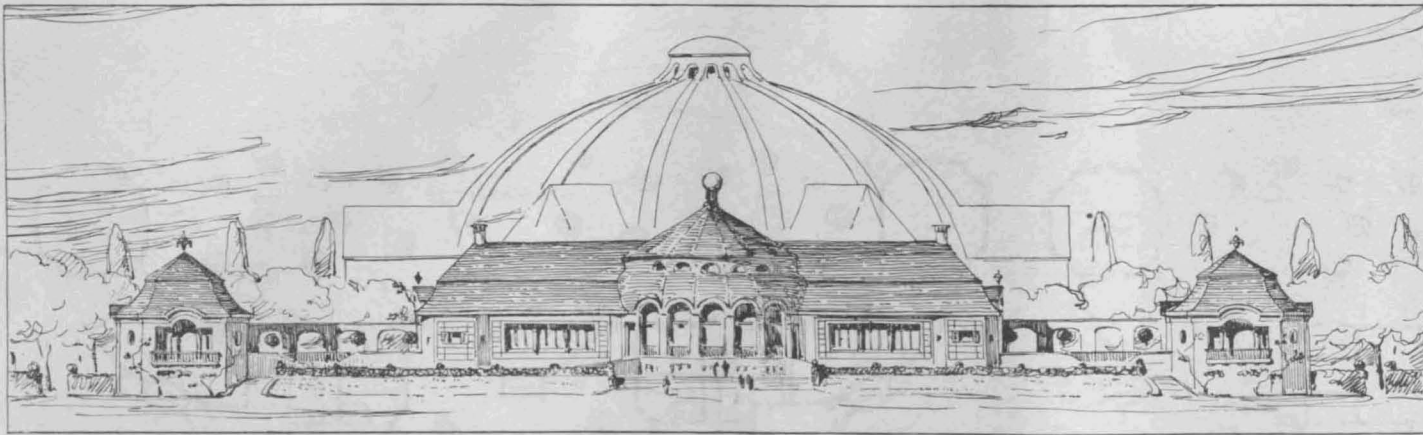
Ausstellungshalle.



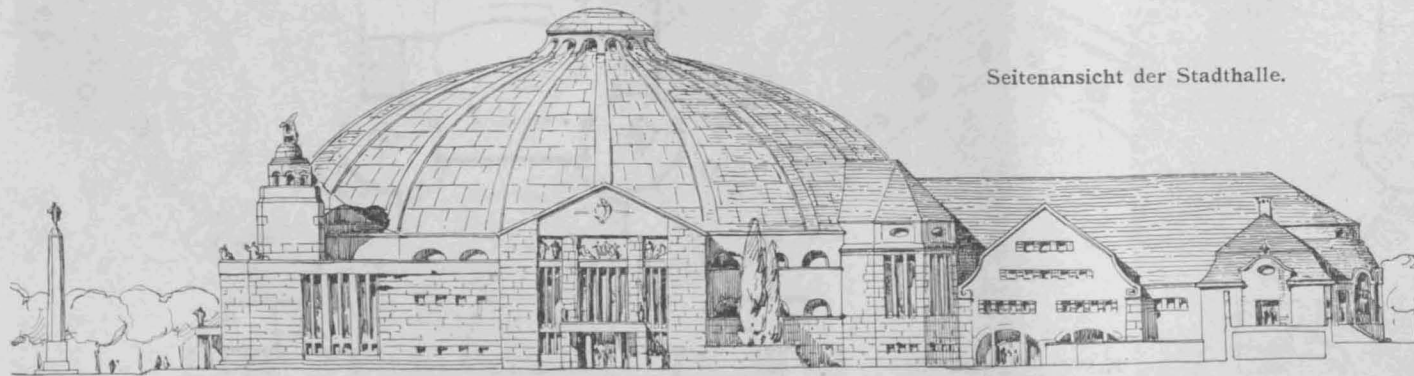
Entwurf mit dem Kennwort: „Dedicatum arti et voluptati“. Verfasser: Professor Emanuel von Seidl in München. Ein Preis von 9000 M.

des Saales, über dem Hauptzugang angeordnet. In der Querachse des Saales liegen Seitenaufgänge mit Nebenräumen, zu beiden Seiten der Orchesternische

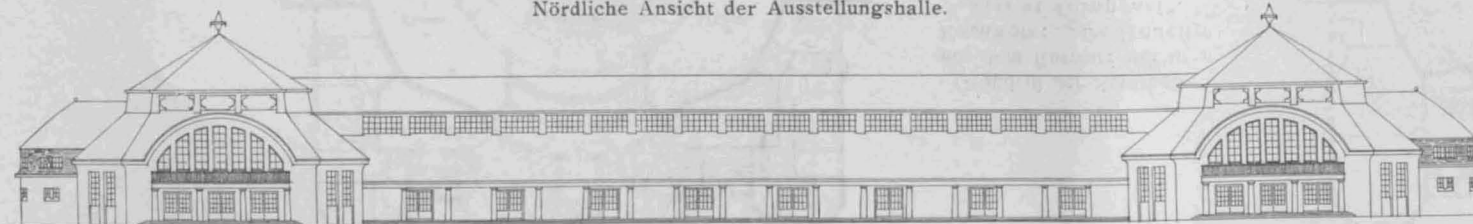
Stimmzimmer und Raum für Mitwirkende. Neben gesonderten Treppenanlagen und Garderoben für alle Mitwirkende sind an einem hellbeleuchteten Umgang



Südliche Ansicht der Stadthalle mit den Restaurationsräumen und der geplanten Terrassen-Anlage.

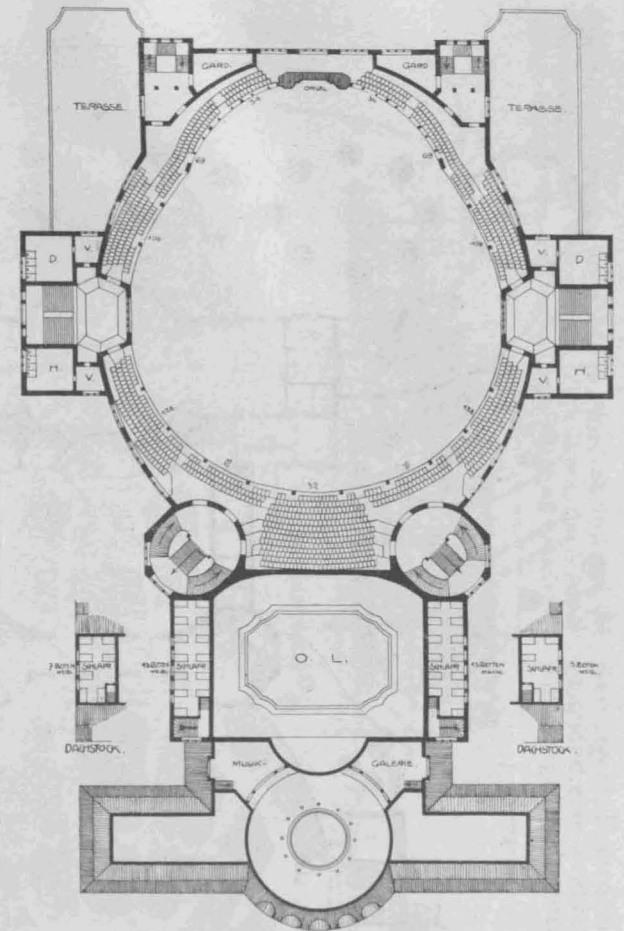


Seitenansicht der Stadthalle.

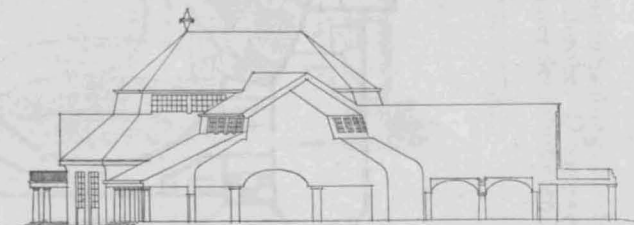


Nördliche Ansicht der Ausstellungshalle.

0 10 20 30 40 50 m



Stadthalle — Galerie-Geschoß.

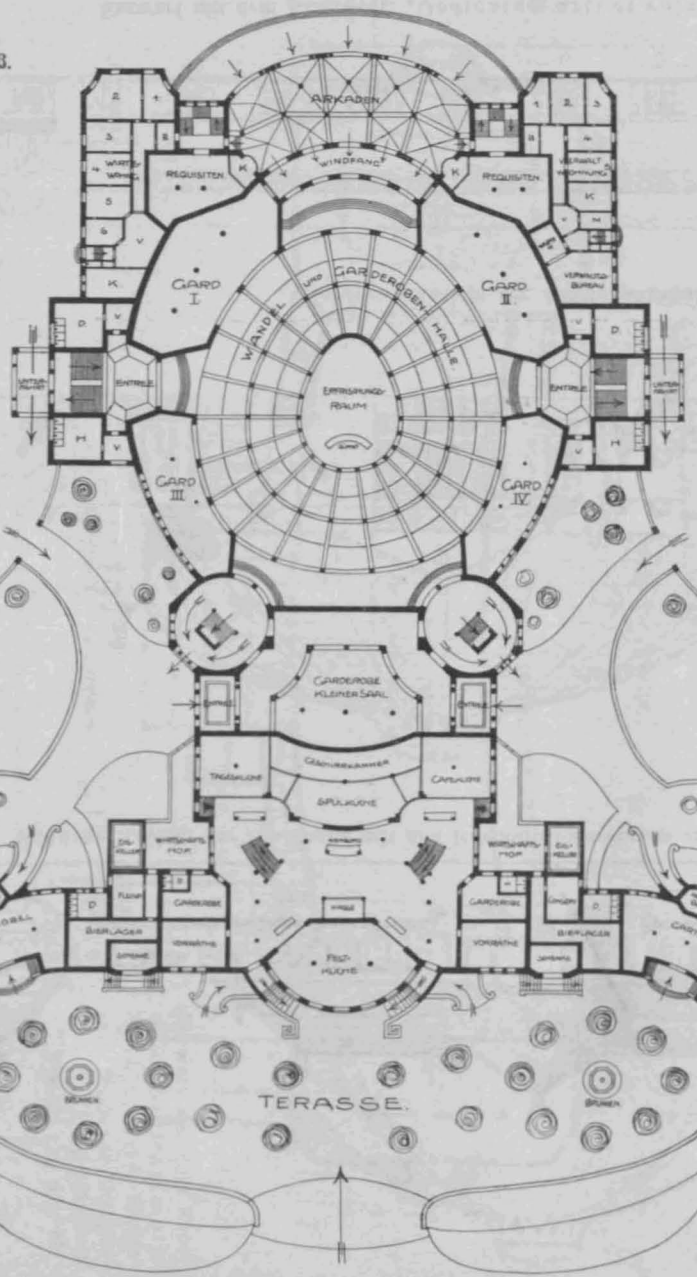


Schnitt durch die Ausstellungshalle.

Entwurf mit dem Kennwort: „Dedicatum arti et voluptati“ Verfasser: Professor Emanuel von Seidl in München. Ein Preis von 9000 M.

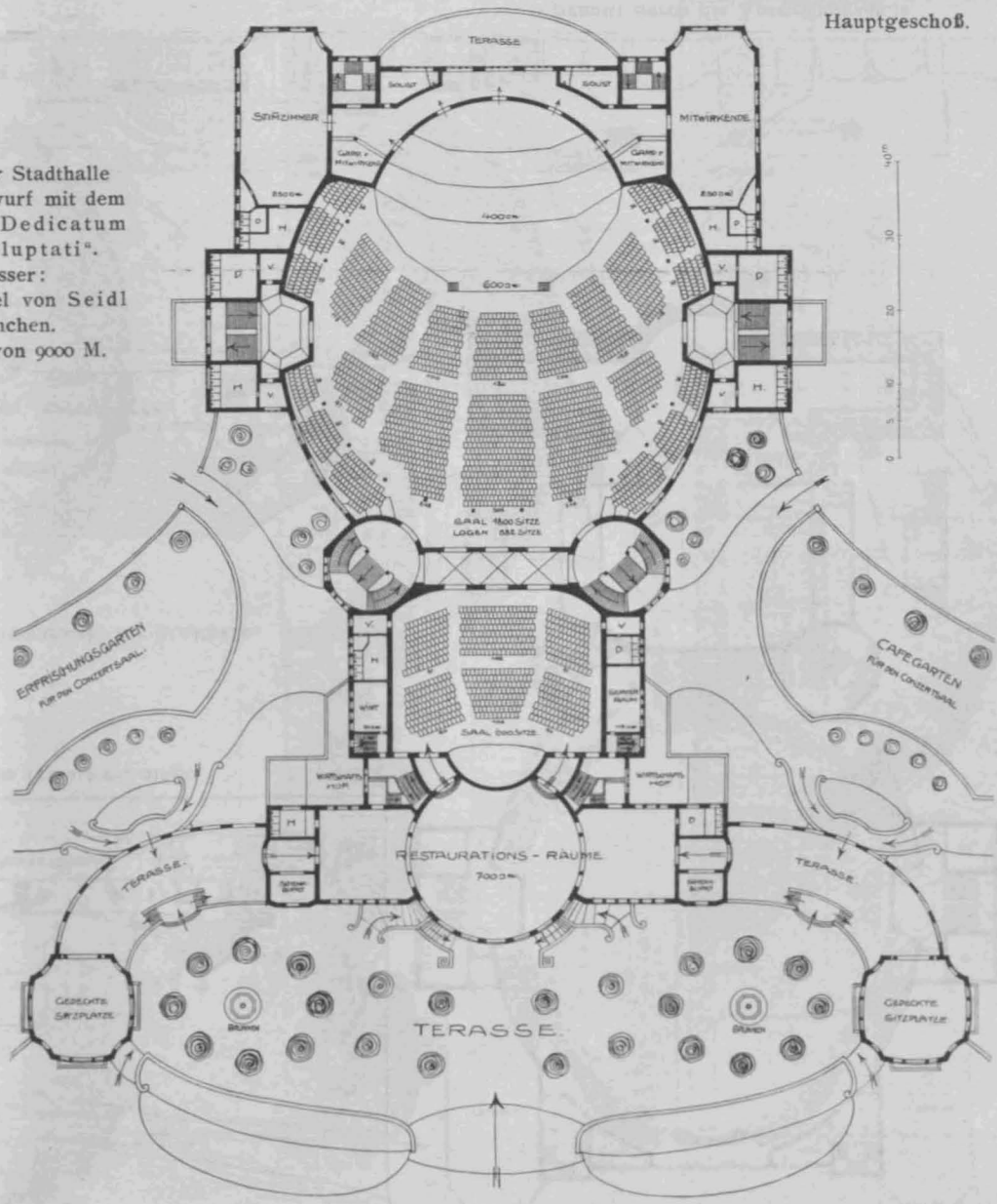


Untergeschoß.

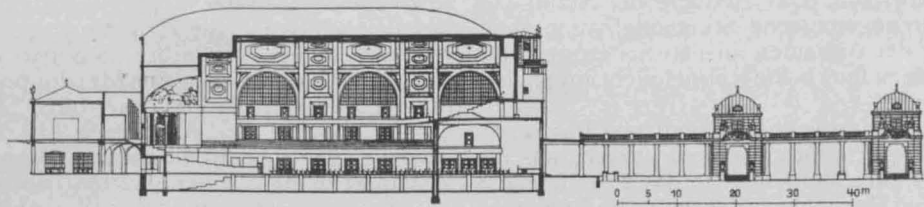


Grundriß der Stadthalle  
aus dem Entwurf mit dem  
Kennwort: „Dedicatum  
arti et voluptati“.  
Verfasser:  
Prof. Emanuel von Seidl  
in München.  
Ein Preis von 9000 M.

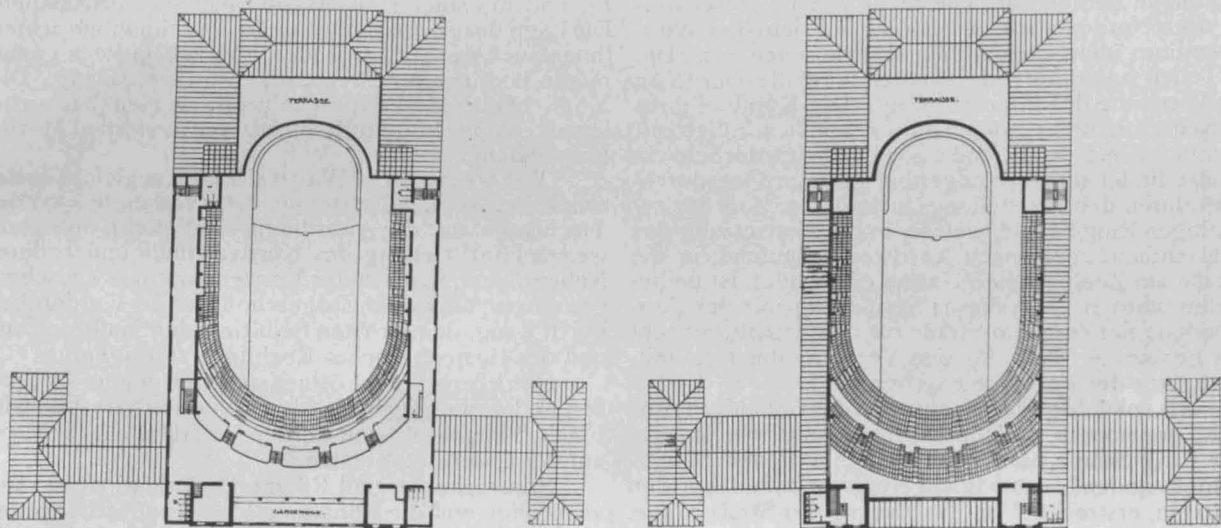
Hauptgeschoß.



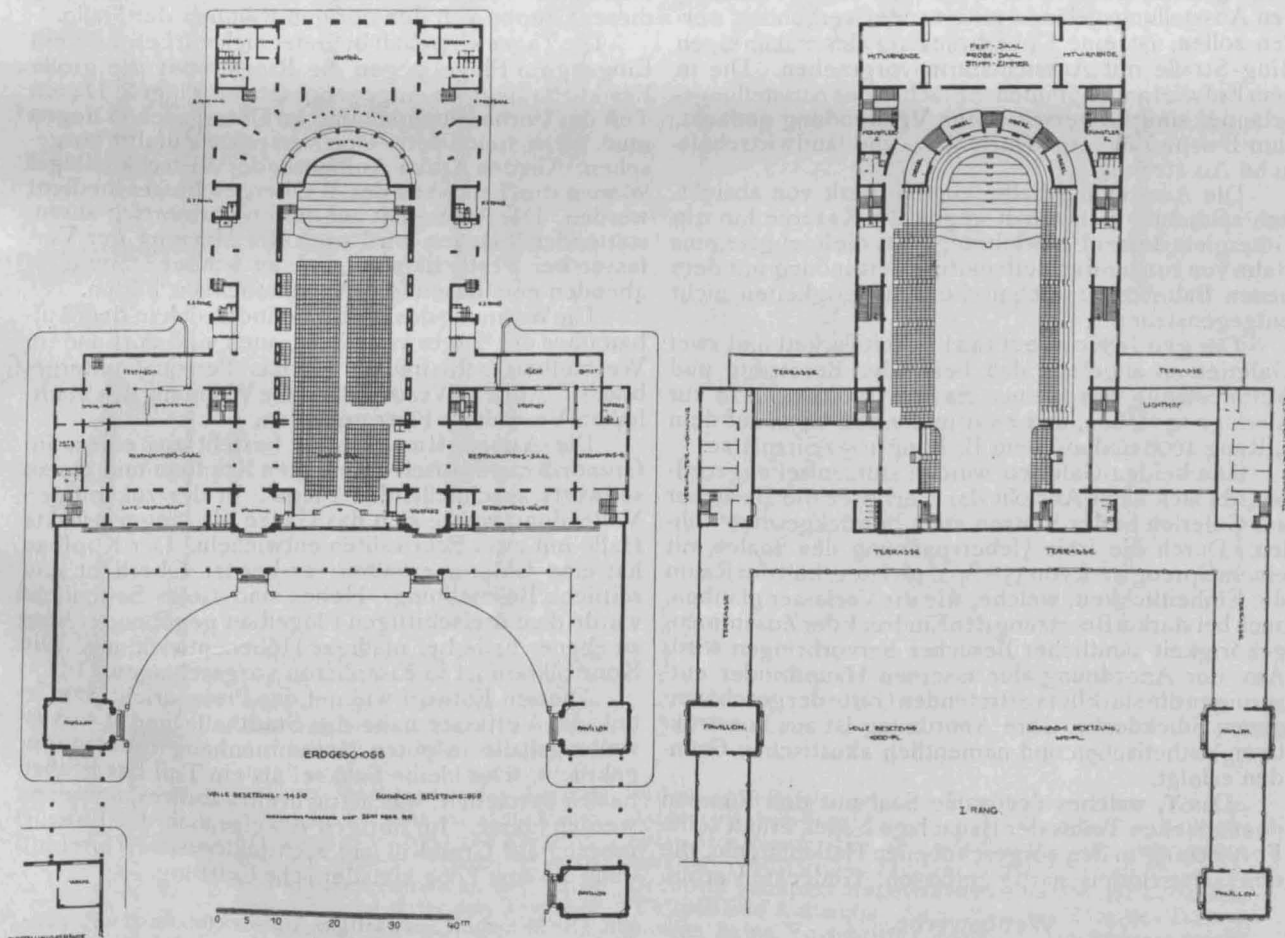
die Solistenzimmer angeordnet. Alle Nebenräume, die Wohnungen des Wirtes, des Verwalters, das Verwaltungs-Bureau usw. sind in das Untergeschoß verwiesen, Kern lagern. Unter dem kleinen Saal liegt, für diesen abgesondert, eine weitere Garderobe. Die gesamten Küchenanlagen sind zentral unter dem mittleren Teil der



Längsschnitt durch die Stadthalle.



Grundrisse des II. Ranges.



Entwurf „Wandel“ des Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch und Dipl.-Ing. Heinr. Lömpel in München.  
Ein Preis von 9000 M.

dessen Fläche in der Hauptsache von den geräumigen Garderoben eingenommen wird, die sich um eine ovale Wandel- und Garderobenhalle mit Erfrischungsraum im Restaurations-Räume angeordnet. In den Einschnürungen beim kleinen Saal liegen außen Erfrischungsgarten und Cafégarten für die Besucher der Konzertsäle.



Das Preisgericht urteilt über die Stadthalle, die Gesamtanlage erscheine sehr praktisch, eine Abtrennung etwa der Hälfte der Sitzplätze im großen Saal sei leicht zu bewirken. Das Äußere der Stadthalle zeige wohl eine angemessene Stimmung, wenn auch die Gestaltung der Anbauten an den Seiten und das Einschneiden derselben in die Kuppel nicht angenehm empfunden werde. —

Der Entwurf „Wandel“ (Dr. Friedr. von Thiersch und Heinr. Lömpel in München) sucht sich, was die Lage anbelangt, im allgemeinen an das zu halten, was in städtebaulicher Hinsicht aus den in den Bedingungen des Wettbewerbes enthaltenen Forderungen und Andeutungen hervorgeht. Die Stadthalle ist etwas weiter nach Norden gerückt, als dies auf dem den Wettbewerbern übergebenen Plan angenommen war. Die in Teilen auszuführende Ausstellungshalle wurde an die Westseite des Platzes verlegt. Der Kopfbau ihres zunächst auszuführenden Teiles schließt nördlich mit der Flucht der Schack-Straße ab. Die Achse der Schack-Straße findet ihre Verlängerung in einer Querdurchfahrt durch den Ausstellungsgarten. Der Zug der zukünftigen Ring-Straße, welche, in der Fortsetzung des Schlachthausweges nach Nordwesten laufend, in die Straße am Zoologischen Garten einmündet, ist beibehalten worden. Wo dieser Straßenzug mit der Ausmündung der Zeppelin-Straße zusammentrifft, entsteht ein geräumiger Platz für den Verkehr, der sich zeitweilig vor der Festhalle ergeben wird.

Als zukünftige Erweiterung ist das Gelände in Aussicht genommen, welches sich diesseits wie jenseits der Ring-Straße, und zwar südlich von den Militärschießständen bis zum hochgelegenen Bahndamm von 1910 hin, erstreckt. Von der Planung der Straßenzüge, welche das letztere Gelände durchkreuzen, wurde Abstand genommen. An der Stelle, an welcher die beiden Ausstellungsgelände miteinander verbunden werden sollen, ist eine Ueberbrückung der zukünftigen Ring-Straße mit Aussichtsturm vorgesehen. Die in dem Entwurf angenommenen Flächen des Ausstellungsgeländes sind für verschiedene Verwendung gedacht, zum Beispiel für eine Gartenbau- und landwirtschaftliche Ausstellung.

Die Ausstellungshalle, ein Bauwerk von absichtlich schlichter Art, erhält gegen die Kaserne hin ein Gütergleis, dessen Unterführung unter die hochgelegene Bahn von 1910 und schleifenartige Verbindung mit dem neuen Bahnkörper technische Schwierigkeiten nicht entgegenstehen.

Der große Konzertsaal ist mit Parkett und zwei Galerien so angelegt, daß bei voller Besetzung und Mitbenutzung des kleinen Saales 3500 Sitzplätze zur Verfügung stehen, und zwar im Parkett 1450, auf dem I. Rang 1000 und auf dem II. Rang 1050 Sitzplätze.

Die beiden Galerien wurden stützenfrei angeordnet, da sich nach Ansicht der Verfasser die Besucher auf Galerien hinter Stützen stets „zurückgesetzt“ fühlen. Durch die freie Ueberspannung des Saales mit einem Sprengwerk von 35<sup>m</sup> Spannweite erhält der Raum die Einheitlichkeit, welche, wie die Verfasser glauben, auch bei starker Besetzung den Eindruck der Zusammengehörigkeit sämtlicher Besucher hervorbringen wird. Aus der Anordnung der eisernen Hauptbinder entspringen die stark hervortretenden Gurte der geschwungenen Stuckdecke. Ihre Anordnung ist aus konstruktiven, ästhetischen und namentlich akustischen Gründen erfolgt.

Das T, welches der große Saal mit den Räumen des südlichen Teiles der Bauanlage bildet, erhält seine Fortsetzung in den vorgeschobenen Hallenflügeln, die den Garten hufeisenartig umfassen. Gedeckte Verbindungen nach dem Ausstellungsgebäude wie auch nach Osten hin sind ermöglicht. Um die Säle für große Festlichkeiten unter sich und mit dem Garten verbinden zu können, wurde der kleine Saal südlich an den großen angeschlossen; die Hauptzugänge zur Halle aber wurden von der Straße her so angeordnet, daß Ausgänge und Verkehrsräume mit der doppelteiligen Garderobehalle um das Parkett des großen Saales gruppiert werden konnten.

Mit Rücksicht auf die hohen Kosten und den nahen Zusammenhang mit dem Garten haben die Verfasser darauf verzichtet, den Saal in das obere Geschoß zu legen und das Erdgeschoß, nach dem Vorbild von Leipzig und Mannheim, als Garderobehalle auszubauen. Die Lage des Saalparkettes auf Erdgeschoßhöhe schien ihnen auch der aufsteigenden Entwicklung des geräumigen Podiums für Sänger und Musiker günstig. Die Möglichkeit, das Podium teilweise versenkbar anzulegen, entspricht dem Bedürfnis der modernen Musik-Entwicklung.

Die zweiarmlige Wandelhalle, zugleich Garderobehalle, von 6,2<sup>m</sup> Breite, weist die verlangten 36 lfdm Tischlänge auf; die Anordnung ermöglicht, unter teilweiser Hinzuziehung des Nordvestibüls und anderer Nebenräume, sowie unter Verwendung des Zwischengeschoßes über dem Erdgeschoß und der Garderoben im II. Rang, dem größten Bedürfnis der Saalbesetzung und des Gartenbesuches Rechnung zu tragen.

Der kleine Saal öffnet sich frei gegen den großen und kann gegen ihn durch versenkbare Jalousie-Flächen abgeschlossen werden; er faßt im Parkett 460, auf der Galerie 140 Plätze.

Stimmzimmer und Räume für Aufenthalt von Mitwirkenden und die Abhaltung kleinerer Festlichkeiten sind im Obergeschoß des Nordtraktes angelegt. Zwei besondere Treppen ermöglichen die Ausschaltung dieser Gruppe von den übrigen Räumen der Halle.

Die Tageswirtschaft befindet sich mit besonderem Eingang im Flügel gegen die Ringstraße; die große Festküche liegt im entgegengesetzten Flügel. Da ein Teil der Vorbereitungsräume im Untergeschoß liegen muß, so ist beiderseits eine versenkte Zufahrt vorgesehen. Aus den Attika-Aufbauten der Wirtschaftsfügel können die Terrassen des I. Obergeschoßes bedient werden. Der Aufenthalt auf diesen gärtnerisch auszustattenden Flächen wird nach der Meinung der Verfasser bei Festlichkeiten und an schönen Sommerabenden eine besondere Annehmlichkeit bilden.

Die Wohnung des Wirtes befindet sich in dem Aufbau über der Tageswirtschaft; auch sind dort und im Westaufbau Schlafräume für das Personal untergebracht. Auf der Westseite hat die Wohnung des Stadthallen-Verwalters Platz gefunden.

Die Ausstellungshalle besteht aus einem im Grundriß quadratisch angelegten Kopfbau und einem südwärts anschließenden Flügel. In der zukünftigen Vollendung würde sich das Ganze als langgestreckte Halle mit zwei Eckrisaliten entwickeln. Der Kopfbau hat eine Galerie erhalten; er besitzt Oberlicht und seitliche Beleuchtung. Hohes und tiefes Seitenlicht wurde dem dreischiffligen Flügelbau gegeben; er liegt zu ebener Erde bei mäßiger Höhenentwicklung. Die Konstruktion ist in Eisenbeton vorgeschlagen.

Diesem Entwurf widmet das Preisgericht das Urteil, der Verfasser habe die Stadthalle und die Ausstellungshalle in guten Zusammenhang miteinander gebracht. Der kleine Saal sei als ein Teil des großen Saales betrachtet, was als nicht einwandfrei angesehen werden könne. Im übrigen erweise sich der Entwurf in bezug auf Grundriß und architektonische Durchbildung als eine hohe künstlerische Leistung. —

sen. Die Mitarbeit auswärtiger Architekten an den Entwürfen ist nicht zulässig. Der Wettbewerb umfaßt im Einzelnen:

- a) die Ausgestaltung des nordwestlichen Widerlagers der eisernen Brücke über der Hafen-Einfahrt;
- b) die Ausgestaltung des südöstlichen Widerlagers und der Platz- und Terrassen-Anlagen zwischen der Hafen-Einfahrt und dem Main;
- c) die Ausgestaltung des Turmes daselbst.

### Wettbewerbe.

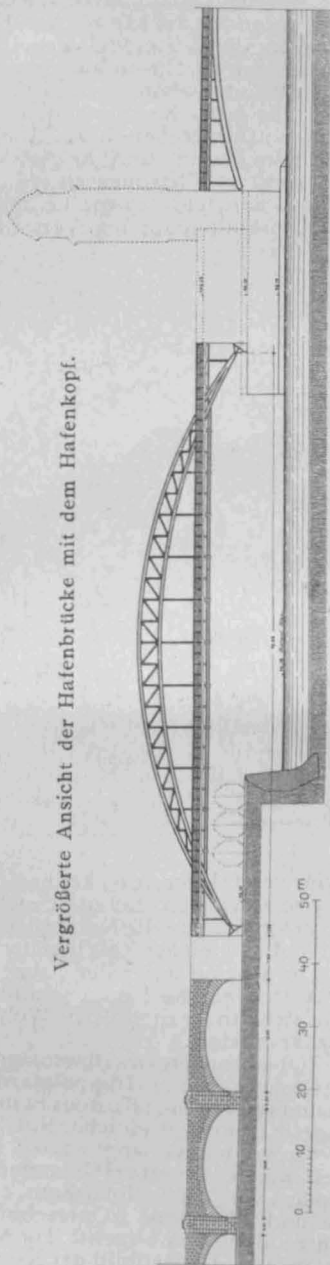
Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Hafenkopfes des Osthafens von Frankfurt a. M. Gegenstand des Wettbewerbes ist die Erlangung von Entwürfen für die architektonische Ausgestaltung der Hafen-Einfahrt, insbesondere des Kopfes der Landzunge zwischen Einfahrt und Main (Hafenkopf). Zu dem Wettbewerb sind nur die zurzeit in Frankfurt ansässigen Architekten zugelas-



Gesamtansicht der Brücke über den Hafen und den Main (Ausführung der letzteren für später vorbehalten).

Die im Grundriß und in der Uebersichtszeichnung dargestellte Brücke über den Main wird vorläufig noch nicht ausgeführt werden. Doch ist im Entwurf auf die konstruktive Ausbildung dieses Bauwerkes die nötige Rücksicht zu nehmen. Die einzelnen Terrassen sollen unter sich durch Treppen-Anlagen verbunden werden, deren Lage und Abmessungen den Bewerbern freigestellt sind.

Der Turm hat in erster Linie zur Aufnahme von vier großen Zifferblättern für Uhren und Wasserstandszeiger zu dienen. Auf ihm

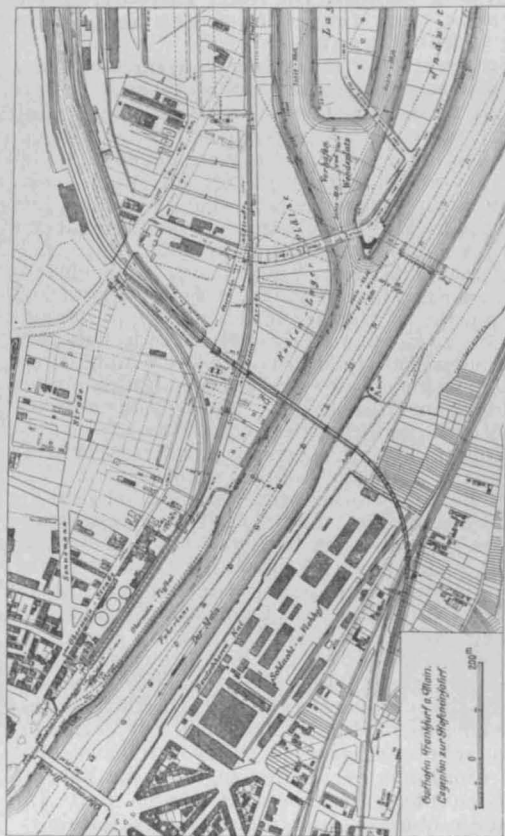


Vergrößerte Ansicht der Hafenbrücke mit dem Hafenkopf.

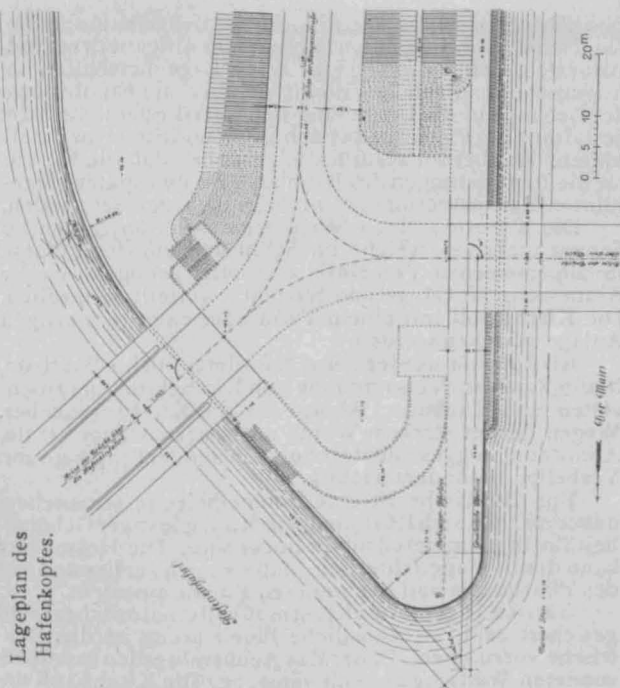
sollen Signale und Flaggen angebracht werden können. Es ist erwünscht, die Plattform oder den obersten Innenraum des Turmes zur Aufstellung von Scheinwerfern und dergl. zugänglich zu machen. Die unteren Stockwerke des Turmes, sowie die Terrassen sind zur Unterbringung einer besseren Restauration vorzusehen. Hierzu ist es zulässig, einen Anbau an den Turm, sowie Räume unter den Terrassen anzulegen.

Unbedingt festzuhalten sind die Linien, welche in den Plänen ausgezogen sind, also insbesondere die

Fluchten der Brückenwiderlager und der am Wasser liegenden Kaimauern, ferner die Achsen und Breiten-Abmessungen der Brücken und deren Eisenkonstruktion, sowie die in ihren Umrissen und Einzelformen bereits festliegende nordwestliche Fortsetzung des Brückenzuges über den Kohlenlagerplätzen, ferner sämtliche im Grundriß eingetragenen Höhenkoten und Steigungsverhältnisse. Eine geringe seitliche Verschiebung der Mainbrücke ist zulässig. Die unterste Terrasse liegt in ihrer Grundrißgestaltung und Höhe (+ 93,10)



Lageplan der Hafeneinfahrt in ihrer Beziehung zu der Umgebung. Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Hafenkopfes von Frankfurt a. M.



Lageplan des Hafenkopfes.

endgültig fest; sie liegt im Hochwassergebiet und darf daher zwischen dem Main-Ufer und der mit B—C bezeichneten Hochwasserlinie keine Aufbauten oder Brüstungen erhalten. Vollständige Freiheit herrscht bezüglich der im Grundriß punktiert eingetragenen Umrisse der Terrassen, Treppen und Aufbauten. Auch über die Höhe des Turmes werden keine Vorschriften gemacht. Hochwasser reicht bis + 98,10 NN.

An Plänen sind einzureichen: 1. ein Grundriß 1 : 100; 2. eine Gesamtansicht 1 : 200 im Rahmen der dem Aus-



schreiben beigelegten Plananlage; 3. mindestens zwei Ansichten des Hafenkopfes 1 : 100; 4. eine perspektivische Darstellung desselben mit den beiden Brücken-Enden.

Es soll bei voller Würdigung des repräsentativen Charakters der ganzen Baugruppe eine gewisse Maßhaltung beobachtet werden.

Ueber die Ausführung hat sich die Stadt Frankfurt a. M. alles Weitere vorbehalten; doch ist in Aussicht genommen, dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten (preisgekrönten? Die Red.) Entwurfes die weitere Bearbeitung desselben gegen besondere Vergütung zu übertragen.

**Ideen-Wettbewerb für Pläne zu einer evangelischen Kirche nebst Doppelpfarrhaus für den fünften Kirchenbezirk zu Görlitz.** Der Bauplatz ist im südwestlichen Stadtteil, nahe der Weichbildgrenze des Stadtbezirkes, auf einem hohen, noch unbebauten, aber zur Bebauung freigegebenen Gelände gelegen. Das Gelände ist das höchste in der Stadt; es erreicht nur noch in etwa 200 m Abstand vom Bauplatz eine um 5 m größere Höhe. Der Bauplatz ist eine Platzanlage für sich. Auf drei Seiten von Straßen umgeben, welche in geschlossener Bauweise mit Häusern von höchstens 15 m besäumt werden können, grenzt er an der vierten südlichen Seite an die 30 m breite Gürtelstraße, von der das Gelände jäh bis zu einem später als freien Landschaftspark auszugestaltenden Talstreifen etwa 12—16 m abfällt, um gegenüber sich wieder sanft zu erheben und in den freien Ländereien der benachbarten Ortschaft Groß-Biesnitz auszu dehnen. (Vergl. den nebenstehenden Plan.)

Die auf diesem Platze zu errichtende Kirche wird in einem Winkel von etwa 130° weither sichtbar sein. Von besonderer Bedeutung in diesem weiten Winkel sind die Richtungslinien nach West und Süd. Die erste trifft die der Biesnitzer Chaussee, einer breiten Promenadenstraße, die in etwa 3 km nach der mächtig aus der Landschaft aufragenden Landeskronen, dem beliebtesten Ausflugsort der Einwohner von Görlitz führt. Alle auf dieser Straße Heimkehrenden behalten die Kirche dauernd im Angesicht. Die letztere trifft in der Verlängerung des oben erwähnten Talstreifens die Ortschaft Leschwitz und in weitem Gesichtsfelde die darauffolgenden Dörfer. Der Bauplatz hat eine Größe von 3750 qm, die der Bebauung zur Verfügung stehen; er ist sehr stark geneigt, sodaß durch zweckentsprechende Anordnung der Bauten zugleich die Vermittlung der Höhenunterschiede bewirkt werden muß. Der Baugrund ist ein überaus guter, meist mürbes Gestein.

Auf eine genaue Einhaltung der Westostlinie als Mittelachse für die Kirche wird kein besonderer Wert gelegt. Den Teilnehmern am Wettbewerb ist bei der durch die Landschaft usw. bedingten Eigenart der Aufgabe dringend anzuraten, den Bauplatz und seine Lage persönlich in Augenschein zu nehmen, damit sie über die Einordnung der Gebäude in die Umgebung und über die bauliche Ausgestaltung des Platzes selbst sich an Ort und Stelle ihr Urteil bilden. Hierbei sei ausdrücklich erwähnt, daß die Kosten für die Regulierungen des Bauplatzes in den später aufgeführten Baukostensummen nicht einbezogen sein sollen.

Die Kirche soll 1100 Sitzplätze einschl. derjenigen der Sänger umfassen, welche im Schiff und auf der Empore im angemessenen Verhältnis und unter genügend weiter Abmessung für Gänge und Sitzplätze verteilt sein sollen. Die Kirche soll mit einem Turm oder einer turmartigen Anlage versehen werden.

Als Zubehör werden sonst gefordert: a) eine Sakristei, b) ein Raum zur Versammlung von Kirchgästen bei Hochzeiten und Taufen, c) Aborte für die Kirchenbesucher. Wegen der oft starkem Winde ausgesetzten Lage ist die Anordnung zugeschnittener oder schützender Eingänge und Vorhallen besonders wichtig.

Für die Kirche ist eine Sammelheizung vorzusehen, daher machen sich Räumlichkeiten mit günstiger Gelegenheit für Brennmaterialzufuhr notwendig. Die Heizanlage kann derart eingerichtet sein, daß sie auch zur Erwärmung des Pfarrhauses und der weiteren Räume ausreicht.

Für den Tagesgottesdienst muß helles natürliches Licht gesichert sein, als künstliche Beleuchtung ist die elektrische vorzusehen. Ueber das Äußere werden keine besonderen Wünsche geltend gemacht. Die Kirche soll natürlich dem Charakter des Landes und der Landschaft angepaßt sein. Nach dem Gesagten ergibt sich die Notwendigkeit einer eigenartigen Behandlung der Architektur von selbst. Die Verwendung heimischer Baumaterialien ist zu empfehlen, die reichliche Verwendung von Sandstein verbietet indes die Kostensummen. Granit steht aus den nahen Brüchen der Oberlausitz günstiger zur Verfügung. Die Anwendung von Eisenbeton ist nicht untersagt.

Für die Kirche und Turm nebst Gestühl, Altar, Kanzel, einfacher Fensterverglasung und Heizung werden 250000 M. ausgesetzt. Diese Summe, an sich nicht eben reichlich

bemessen, darf höchstens um 5% überschritten werden.

Das Pfarrhaus ist als Amtswohnung für 2 verheiratete Geistliche bestimmt. Jede Wohnung soll sich in lotrechter Teilung des Gebäudes vom Keller bis Dachboden erstrecken, und bestehen aus: im Erdgeschoß: dem Amtszimmer nicht unter 25 qm groß, nahe dem Eingang und in Verbindung mit dem Treppenhaus, bezw. dem Flur als passendem Warteraum, dem Empfangszimmer, dem Esszimmer 30 qm, dem Wohnzimmer, der Küche und dem Speisegefaß, im I. Obergeschoß: drei Schlafzimmer und Bad, im II. Obergeschoß: Gastzimmer, Mädchenkammer, Bodenraum, sonst Wasserklosets, Treppenhaus und Kellerräume, dazu Waschküche und eine geschützte Veranda.

Ferner ist mit gesondertem Eingang eine Wohnung für den Kirchendiener, bestehend aus 2 Zimmern, Küche, Flur, Beigelaß im Keller und Boden vorzusehen.

Unter dem Gesamthause, von der tieferen Lage des Geländes gesondert zugänglich, werden gefordert: 1 Sitzungszimmer für die Gemeinde-Vertretung des Bezirkes — die Sakristei der Kirche so anzulegen, daß sie als Sitzungszimmer benutzt werden kann, ist zulässig —, 2 Unterrichtsräume für je 60 Konfirmanden, 1 Verwaltungszimmer, reichliche Garderoben- bzw. Abortanlagen.

Um im Hause die Abhaltung von Versammlungen für mindestens 150 Personen zu ermöglichen, ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die beiden Konfirmandenzimmer unter Umständen mit dem Verwaltungszimmer zusammen



hierfür vereinigt werden können. Doch ist deren Verbindung so zu wählen, daß die Unterrichte sich nicht gegenseitig stören, wenn die Konfirmandenzimmer als solche für sich und zu gleicher Zeit benutzt werden.

Die Räume unter der Sakristei und dem Altarraum lassen sich für die letztgenannten Zwecke vielleicht mit einbeziehen oder auch für die Wohnung des Kirchdieners nutzbar machen.

Ueber Äußeres und Baumaterialien gilt das bei der Kirche Gesagte. Für das Doppelpfarrhaus und seine Nebenbestimmungen ist eine Kostensumme von 60000 M. gesondert ausgesetzt, mit dem gleichen Spielraum wie bei der Kirche.

Es werden verlangt 1 : 200: 2—3 Grundrißpläne von der Kirche, einer mit der Gesamtanlage des Platzes, 3 Grundrißpläne vom Doppelpfarrhaus, 1 Längsschnitt durch Kirche und Pfarrhaus, 1 Querschnitt der Kirche, 1—2 Ansichten der Kirche (nebst Turm), 1 Ansicht des Doppelpfarrhauses, 1 Schaubild der Kirche, von der freiliegenden Seite des Bauplatzes aus.

Zu vermeiden sind schwere Umrahmungen und Verglasungen der Zeichnungen und Pläne. Modelle werden nicht zugelassen.

Es ist in Aussicht genommen, einem Preisträger die weitere Ausarbeitung und künstlerische Oberleitung zu übertragen.

**Inhalt:** Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine E. V. — Das Heiliggeist-Spital in München. (Schluß.) — Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer Stadthalle nebst Ausstellungshalle in Hannover. (Fortsetzung.) — Wettbewerbe.

Hierzu eine Beilage: Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer Stadthalle nebst Ausstellungshalle in Hannover.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



RUNNENANLAGE VOR DEM  
KAISER WILHELM-DENKMAL  
IN MAGDEBURG. \* BILDH.:  
PROFESSOR LUDWIG MAN-  
ZEL IN CHARLOTTENBURG. \*  
===== DEUTSCHE =====  
\* \* \* BAUZEITUNG \* \* \*  
XLIV. JAHRG. 1910 \* NO. 61.





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • N<sup>o</sup>. 61. • BERLIN, DEN 30. JULI 1910.

## Brunnen-Anlage vor dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal in Magdeburg.

Bildhauer: Prof. Ludwig Manzel in Charlottenburg. Hierzu eine Bildbeilage.



Das vom verstorbenen Professor Rudolf Siemering ausgeführte Kaiser-Wilhelm-Denkmal in Magdeburg, das einsam auf einer gegen die umgebenden Straßen erhöhten inselartigen Platz-Anlage stand und seit seiner vor mehr als einem Jahrzehnt erfolgten Enthüllung immer noch der vom Künstler geplanten Ausgestaltung des Denkmalplatzes entgegen harrete, hat vor einiger Zeit die ihm bisher vorenthaltene Bereicherung des Vordergrundes durch die Meisterhand Ludwig Manzel's in Charlottenburg erhalten.

Siemering hatte ursprünglich an eine forumartige Ausbildung des Platzes gedacht, der nicht nur vorn, sondern allseitig, und zwar im Hintergrunde des Reiter-Standbildes abgeschlossen werden sollte durch eine mit dem berühmten Siemering-Fries von 1870 geschmückte Exedra, außerdem auf den beiden Längsseiten durch eine Balustraden-Einfassung. Letztere sollte von Stelen unterbrochen werden mit den Bildnissen der Heroen aus der großen Periode der Wiederauferstehung des deutschen Kaiserreiches. Dieser großartige Gedanke gelangte leider nicht zur Verwirklichung. Der bekanntlich niemals zur Ausführung in wirklicher Größe und in echtem Material gebrachte wundervolle Fries von den Einzugs-Feierlichkeiten des Jahres 1870 in Berlin wurde wohl gelegentlich der Denkmal-Enthüllung in Anwesenheit Sr. Maj. des Kaisers im Jahre 1897 als ein hübsches Motiv für die Dekoration des Festplatzes im Modell vorgeführt; aber die Herstellung in Bronze und Werkstein — der sehnlichste Wunsch Rudolf Siemering's — zerschlug sich, da die neuere Zeit nun einmal sich nicht mehr mit der Wiederauffrischung eines damals zwar mit Begeisterung in ganz Deutschland aufgenommenen künstlerischen Werkes einverstanden erklären mochte, zumal unter Aufwendung so erheblicher Kosten für ein doch nur mittelbar zum Kaiser-Standbild gehöriges Beiwerk. Es dauerte darauf Jahre, bis man sich über die weitere

Platzgestaltung, die übrigens allseits für notwendig erklärt wurde, zu einigen vermochte, und als man endlich zum Entschluß einer künstlerischen Ausbildung des Vordergrundes gelangt war, da starb der Künstler, der die Vervollständigung seines Werkes immer noch mit lebhaftem Interesse verfolgt hatte und unermüdlich bereit war, dem vielköpfigen Denkmal-Ausschuß mit immer neuen Vorschlägen entgegenzukommen. Noch kurz vor seinem Tode sprach er den Wunsch aus, daß es seinem Sohne, dem Regierungs-Baumeister Wolfgang Siemering, vergönnt werden möchte, bei dem architektonischen Teil der Aufgabe mitzuwirken. Auch dieser Wunsch konnte nicht mehr in Erfüllung gehen, denn ein tragisches Geschick raffte den zu den besten Hoffnungen berechtigenden jungen Künstler kurze Zeit nach dem Heimgang seines berühmten Vaters dahin; er verunglückte durch Absturz auf einer Erholungstour in den Alpen.

Da übernahm es Ludwig Manzel, den Gedanken Siemering's zur Ausführung zu bringen. Eine schwierige Aufgabe war es, sie im Sinne des verewigten Meisters zu lösen, seinem Werke unbedingt gerecht zu werden, sich nicht mit der eigenen Leistung vorzudrängen, sondern sich unterzuordnen und nichtsdestoweniger ein selbständiges Kunstwerk zu schaffen.

Der obere Denkmalplatz, auf welchem sich das Reiter-Denkmal Kaiser Wilhelms I. erhebt, ist um 5 Stufen gegen den unteren Vorplatz erhöht. Das gab Gelegenheit zur Anlage von zwei Freitreppen, zwischen denen eine Terrassenmauer mit davor liegendem Wasserbecken so aufgeführt werden sollte, daß für den Blick der Vorübergehenden auf den Bürgersteigen das Kaiserdenkmal unverkürzt bis zum Postament erscheint, gewissermaßen auf breitem Unterbau sich aufbaut und daß damit eine Gesamtgruppe von einheitlicher Wirkung mit dem Reiterstandbild in der Mitte geschaffen wird. Das hierdurch gegebene Programm ist vom Künstler vortrefflich gelöst worden, wie die Abbildungen oben und auf der Bildbeilage erkennen lassen.

Das in das Gelände vertiefte Wasserbecken läßt den Höhenunterschied zwischen oberer und unterer

Plattform größer erscheinen, als es in Wirklichkeit der Fall ist. In der Mittelachse ist eine Reliefdarstellung zum Schmuck des sonst schlichten Mauerwerkes ohne sonstige architektonische Formen eingefügt, welche in reizvoller Gestaltung die Nixenfiguren der „Elbe“ und der „Saale“, als der beiden bedeutendsten Ströme der Provinz Sachsen, an einem Born zeigt, aus dem sich ein mächtiger Wasserstrahl in das Becken ergießt. Die Eck-Postamente, welche zugleich den Wangenabschluß der Freitreppenstufen bilden, sind mit allerliebsten Kinderfiguren gekrönt, welche je zu dreien angeordnet das Haupt eines fabelhaften Wasserungetümes als Ausmündung eines lebendig auf und über Felskaskaden herabsprudelnden Wasserquelles umlagern. Zwischen der Mittel- und den Eckgruppen ergießt sich außerdem noch lebendiges Wasser aus einer Reihe von Fisch- und Delphinköpfen, je drei zwischen der ergiebiger stürzenden Flut, sodaß ein munter bewegtes Spiel von größeren und kleineren Wasserkünsten am Fuße der Terrassenmauer sich darbietet und den wichtigen Ernst ihrer absichtlich etwas bastionartigen Erscheinung mildert. Gerade auf diesem Gebiete neckischer Brunnen- und Wasserspiele hat sich Manzel als hervorragender Meister bewährt; es braucht nur an seinen Hansabrunnen in Stettin erinnert zu werden, der zu den besten Werken moderner Bildhauerkunst gezählt werden darf.

Als Material für die reizvolle Gestaltung ist weißgrauer Muschelkalkstein gewählt, da ja Sandstein für die vom Wasser berührten Teile wegen der Verwitterungsgefahr ausgeschlossen war. Wenn es auch notwendig erscheint, die Wasserkünste vor Anbruch des Winters möglichst frühzeitig, also etwa zum Oktober

abzustellen, so bleibt doch immer eine Beschädigung des durchfeuchteten Werksteines durch Frost in unserem Klima zu befürchten, und es kommt daher nur ein unbedingt zuverlässiges Material in Betracht. Da der Sockel des Kaiser-Standbildes in braunrotem poliertem schwedischen Granit (Wirbo-) hergestellt ist, so hebt sich zwar vorläufig die hell schimmernde Mauer des Terrassen-Unterbaues zu seinen Füßen noch etwas hart dagegen ab, ein kleiner Uebelstand, der aber jetzt schon unter dem Einfluß des Staubes und des Wassers und nach Bildung einer wohlthuend wirkenden Patina zufolge moosigen Überzuges zum Teil verschwunden ist.

Um sich die volle, nur bei reichlicher Wasserfülle mögliche Wirkung der Brunnenanlage zu sichern und eine darum wünschenswerte Wasserverschwendung gönnen zu können, ist die in letzter Zeit wiederholt mit bestem Erfolg ausgeführte Wasserspar-Einrichtung getroffen — vergleiche das Beispiel der Springbrunnen vor dem Brandenburger-Tor in Berlin —, wonach dasselbe Wasser immer wieder der elektrisch betriebenen Pumpe zugeführt wird und also von neuem zur Verwendung gelangt.

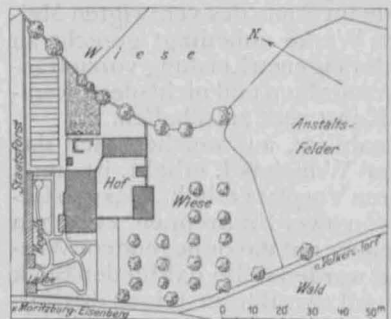
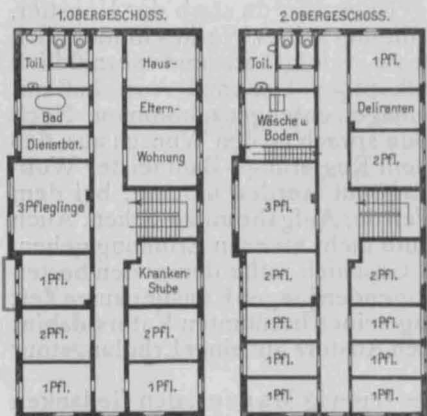
Es mag schließlich bemerkt werden, daß die Kosten der Anlage in Höhe von etwa 60000 M. noch vom Denkmalfonds für die Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Standbildes gedeckt werden konnten. Aus den seinerzeit reichlich zusammengefloßenen Beiträgen der Bürgerschaft Magdeburgs waren noch Mittel verfügbar geblieben, die für diese nachträgliche Stiftung des Denkmal-Ausschusses, außerdem auch für die Kosten einer gartenkünstlerischen Umgestaltung des ganzen Platzes ausreichen. —

P.

Erste sächsische Volksheilstätte für Alkoholkranke „Seefrieden“ bei Moritzburg in Sachsen.  
Arch.: Prof. Waldemar Pfalz in Chemnitz.

Wenn wir in Moritzburg den Zug verlassen und die schöne Waldstraße nach Volkersdorf einschlagen, gelangen wir in 40–45 Minuten, sobald der Forst zu unserer Linken aufhört und sich nur noch zu unserer Rechten weiterzieht, an ein neuerbautes stattliches Gut. Seine Gebäude lehnen sich, dem Wanderer fast bis zum letzten

jeden Anklang an eine Zwangsanstalt. Freundlich, im bunten Schmuck der Farben, mit hellgetünchtem Putz, Blumenkästen an den Fenstern des Wohnhauses, Fachwerk und Brettverschlagen an den Wirtschaftsgebäuden, einen durch Tor und Zaun abgeschlossenen Hof bildend, stehen die Gebäude in der Landschaft. Diese Anstalt ist die erste



Augenblick verborgen, an den Waldrand und sind durch Obst- und Blumen-gärten von der Straße geschieden. Wir sind in „Seefrieden“. Einem Gutshof gleicht die Anstalt, damit von vornherein darauf hinweisend, daß die Pflöge, sobald es ihr körperlicher Zustand erlaubt, in der Landwirtschaft Beschäftigung finden. So gehören denn auch zur Anstalt Stall und Scheune, nebst etwa zehn sächsischen Scheffeln Feld und Wiese.

Auch der den überlieferten Bauweisen dortiger Gegend angepaßte Architekturcharakter der Gebäude vermeidet

ihre Art im Königreich Sachsen. Aus dem Bau-programm sei erwähnt, daß die Anstalt für 22 bis 25 Pflöge mit dem nötigen Zubehör an Aufenthalts- und Wirtschafts-Räumen, Lesezimmer, Kranken-stube usw. auszubauen war. Zugleich sollten Wirtschafts-Gebäude errichtet werden, die in ihrer Größe dem zur Anstalt gehörigen Grundbesitz entsprechen müssen. In welcher Weise diese Aufgabe gelöst wurde, ist aus den beistehenden Darstellungen ersichtlich. Das Wohnhaus enthält im Erdgeschoß die Aufenthaltsräume, als Lese-, Speisezimmer und Veranda, das Wohn-zimmer der Haus-Eltern und ihrer Kinder, das Aufnahmezimmer, gleichzeitig als Kanzlei des Hausvaters dienend, die Küche mit Speisekammer und am Hofausgang den Stiefel- und Kleiderputzraum; vom Hofe aus zugänglich die Waschküche, einen Raum zur Selterswasser-Fabrikation und den Milchkeller. In den beiden oberen Geschossen sind hauptsächlich Wohn- und Schlaf-zimmer für die Pflöge untergebracht, und zwar Zimmer zu ein, zwei, auch drei Betten, welche zusammen nötigenfalls 25 Pflögen Platz bieten; ferner Waschkammer, Mangel-raum, die Wohnung des Hausvaters und seiner Familie.

Alle Geschosse, die Küche usw. werden mit einwand-freiem guten Trinkwasser aus eigener Wasserleitung, deren Druckkessel im kühlen Keller stehen, versorgt. Der geringe Eisengehalt des Wassers dortiger Gegend wird durch einen Enteisungs-Apparat (System Hammelrath) vollständig



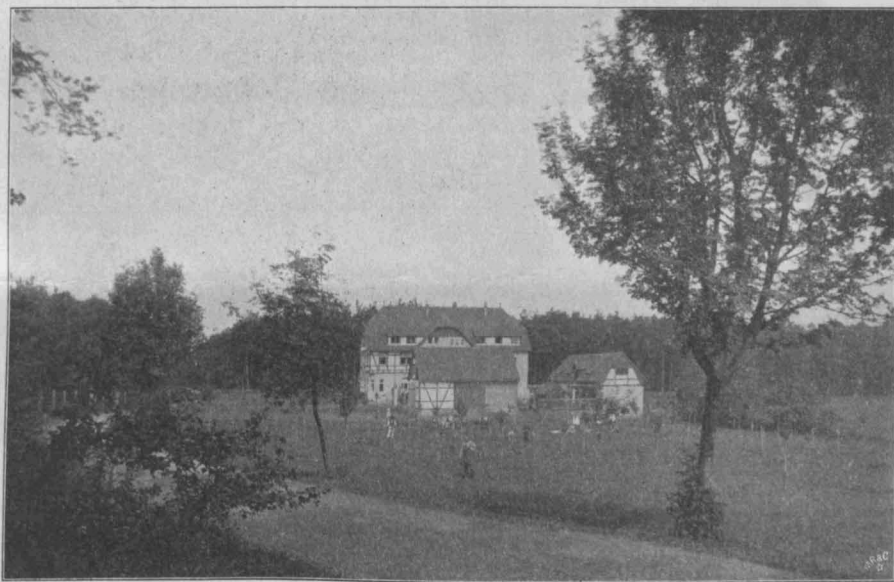
entfernt. An Badeeinrichtungen enthält das Hauptgebäude 2 Brausebäder, ein Wannenbad und ein Kastendampfbad. Alle Bäder werden durch eine gemeinschaftliche Warmwasser-Bereitungsanlage, verbunden mit dem Küchenofen, gespeist. Warm- und Kaltwasser können auch für Waschw Zwecke in jedem Toilettenraume an dem Waschbecken entnommen werden. Das Gebäude ist in allen Räumen mit Zentralheizung versehen, deren Kessel im Keller unter dem Speisezimmer Aufstellung fand. Als Wasserdunstheizung ausgeführt, hat sie sich im strengen Winter 1906/07 ausgezeichnet bewährt. Alle Räume, Gänge und Treppen werden durch Azetylgas beleuchtet. Der Apparat hierzu fand in einem besonderen Gebäude im Hof zwischen Scheune und Stall Aufstellung. Für die Klosettanlage wurde Trocken-Klosett mit Torfstreuung gewählt, da eine Wasserklosett-Anlage der schwierigen Wasserabfuhr wegen nicht ausführbar war. Auch diese Anlagen bewährten sich zur vollen Zufriedenheit.

Das Stallgebäude enthält Ställe für drei Kühe, sechs Schweine, für Gänse und Hühner; ferner Heuboden, Getreidekammer, Grünfüttertenne, Holzstall und Holzboden. Die Scheune hat neben Bansenräumen eine Tenne, einen Kartoffelkeller und eine Wagenremise. Alle diese Gebäude liegen um einen Vorderhof gruppiert, Gemüse-, Obst- und Blumengärten umgeben sie. Anschließend an den Gemüsegarten und vom Vorderhof getrennt durch ein Tor ist ein Wirtschaftshof mit Asche- und Düngergrube angebracht. So bietet die Anstalt mit allen Einrichtungen das Bild eines fast selbständigen Gemeinwesens.

Begonnen wurde der Bau am 1. Mai 1906. Die Einweihung fand am 30. Dez. 1906 statt. Die Kosten betrugen:

a) Wohnhaus: 1. Bau- und Handwerker-Arbeiten (Wilhelm Eisold in Radebeul) 45694,2 M., 2. Küchenherd und Warmwasser-Bereitungs-Anlage (Franz Rudolph in Dresden) 1100,8 M., 3. Trinkwasser-Versorgungs-Anlage (Hammelrath & Co. in Cöln-Lindenthal) 1791 M., 4. Zentralheizung (Arend, Mildner & Evers in Hannover-Vahrenwaldt) 3702,91 M., 5. Torfmüll-Klosett-Anlage (C. H. Kleucker & Co., Braunschweig) 485,35 M.,

6. Kalt- und Warmwasserleitung, Bäder (Emil Neddermeyer, Niederlöbnitz) 1384,9 M., 7. Gasrohrleitung und Beleuchtungskörper (Jul. Schädlich in Dresden) 942,45 M., 8. Verschiedenes 370 M., zusammen 55471,41 M. — b) Stall-



gebäude 8079 M., c) Scheune 4712,2 M., d) Nebenanlagen, Beschleunigung usw. 2506,54 M., e) Acetylgas-Anlage einschließlich Haus 1215,5 M. Gesamtkosten 72074,65 M.

1 cbm umbauter Raum stellt sich auf: a) Wohnhaus 13,9 M.; b) Stallgebäude 13 M.; c) Scheune 8,9 M. —

### Vereine.

**Pfälzische Kreisgesellschaft, des bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins.** Am 29. Mai d. J. fand in Kaiserslautern die 71. ordentliche Versammlung statt. Nach einem gemeinschaftlichen Frühstück im Kasino begann um 11 Uhr die Vereinssitzung, die von dem 1. Vorsitzenden Völcker-Landau unter Begrüßung der zahlreich Erschienenen eröffnet wurde. Als dann erstattete dieser den Jahresbericht mit folgenden Mitteilungen: Der Mitgliederstand war am Schlusse des Jahres 95 wie auch im Vorjahre. Zu bedauern ist, daß sich gerade in der Pfalz Persönlichkeiten dem Verein und seinen Bestrebungen fern halten, die nach ihrer Stellung und ihrem Beruf eine moralische Verpflichtung zum Beitritt hätten. Der Verein war im vergangenen Jahr durch seinen 2. Vorsitzenden Risser-Speyer bei einer Versammlung des Hauptvereins in München vertreten, in welcher der Entwurf eines neuen Ortsstraßengesetzes zur Verhandlung stand. Die Sache ist noch in der Entwicklung begriffen, es mußte deshalb der Bericht hierüber auf die im nächsten Herbst beabsichtigte Versammlung verschoben werden. Als Abgeordneter des bayerischen Vereins hat der 1. Vorsitzende Völcker an der Abgeordneten-Versammlung in Darmstadt teilgenommen. Am 20. Oktober 1909 erging auf Anregung

des „Vereins der pfälzischen Künstler und Kunstfreunde“ ein Rundschreiben an Behörden und Körperschaften, worin die Kreisgesellschaft ihre Mitwirkung bei Wettbewerben anbot und um Berücksichtigung der Pfälzer Künstler gebeten wurde. Der Erfolg bleibt abzuwarten. Das Bürgerhauswerk hat den Verein mehrfach beschäftigt. Es ist gelungen, mehrere pfälzische Städte zu Beiträgen zu veranlassen. Auch die Frage einer neuen Bauordnung hat den Verein wiederholt beschäftigt, es wird sich derselbe noch weiter damit befassen. Die Beratung weiterer wichtiger Angelegenheiten mußte der vorgerückten Zeit halber auf eine außerordentliche Versammlung verschoben werden.

Ueber die Rechnungsablage für 1909 und den Voranschlag für 1910 erstattete der Rechner Hartung-Landau Bericht. Für die aus dem Vorstand statutenmäßig ausscheidenden Hrn. Risser-Speyer und Schleicher-Neustadt wurden die Hrn. Ullmann-Speyer und Göhring-Kaiserslautern neu gewählt.

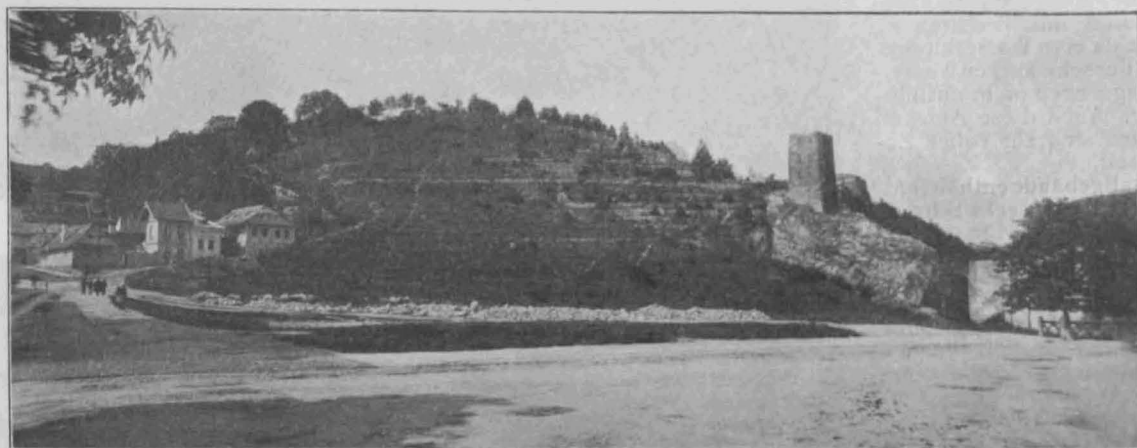
Anschließend an die Vereinssitzung wurden die zahlreich ausgestellten Pläne (meist von Bauwerken in Kaiserslautern) besichtigt. Unter anderen hatten ausgestellt Stadtbbr. Bindewald, Stadtbaumstr. E. Spieß und Arch. Hußong aus Kaiserslautern, sowie Stadtbaumstr. Stern-

lieb aus Ludwigshafen, welche das Interesse der Fachgenossen in großem Maße erregten.

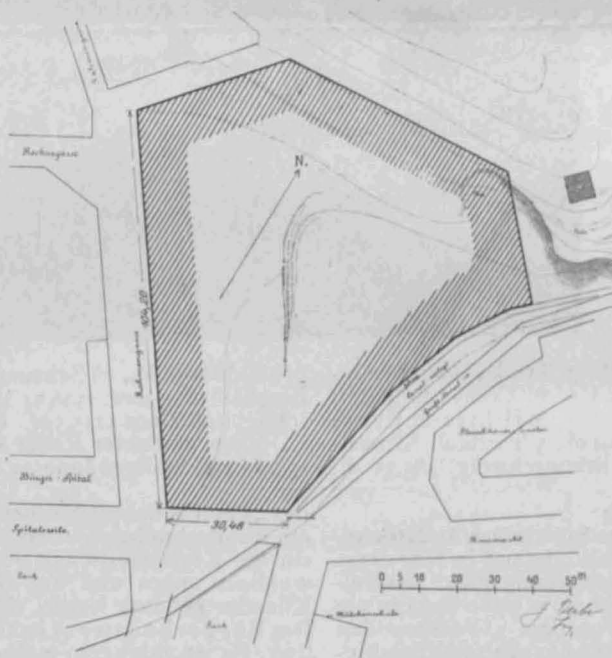
Alsdann hielt Hr. Albert Hofmann-Berlin, Redakteur der „Deutschen Bauzeitung“, welcher wie im Vorjahre in liebenswürdiger Weise seine reichen Kenntnisse dem Verein zur Verfügung gestellt hatte, einen hochinteressanten Vortrag über „Die Großstadt als Kunstwerk“. Nach einleitenden Worten über das Wesen und die Entwicklung der Großstädte und unter Hervorhebung, daß die Stadtpläne mit der Bewertung unserer Kultur eng zusammenhängen, erläuterte der Vortragende sein Thema durch vorzügliche Lichtbilder der Städte des Altertums und der Neuzeit, unter denen insbesondere Athen, Rom, Venedig, Berlin, Paris, Wien, New-York, Washington, St. Louis u. a. zu erwähnen sind.

### Wettbewerbe.

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Gymnasial- und Realschulgebäudes in Kronstadt (Ungarn) erregt wegen der Lage des Bauwerkes besonderes



Interesse. Gewählt ist nach dem beistehenden Lageplan und der Ansicht nach der Natur die Raupenberglehne mit der Ruine des schwarzen Turmes. Dieses Landschaftsbild darf durch den Neubau nicht beeinträchtigt, sondern soll durch ihn gehoben werden. Daher werden secessionistische Lösungen nicht gewünscht, obwohl sonst die Wahl des Baustiles den Verfassern überlassen bleibt. Im übrigen soll der Aufbau einfach gehalten und es darf in die Verbindungslinie zwischen der Graft-Kanal-Brückenecke und dem schwarzen Turm ein Gebäude nicht gestellt werden, damit der Anblick des schwarzen Turmes von der genannten Brücke aus nicht verdeckt wird. Ueber das Raumprogramm ist Wesentliches nicht mitzuteilen; es ist das für ähnliche Gebäude übliche. Bausumme 600000 K. Maßstab der Hauptzeichnung 1:200. Es gelangen nur so viele Preise zur Verteilung, als zur Preisverteilung geeignete Entwürfe vorhanden sind. Das Preisgericht ist nicht verpflichtet und berechtigt, einen Preis zuzuerkennen, wenn nur minderwertige Arbeiten vorliegen. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Arch. Prof. Leop. Simony in Wien, Arch. Pet. Bartsch in Kronstadt und Stadting. Gottfr. Orendi in Schäßburg. „Der Ausschreiber ist nicht verpflichtet, die Verfassung der Ausführungspläne und die Bauleitung einem der prämierten Bewerber zu übertragen. Sollte er sich im Einvernehmen mit den Preisbewerbern doch dazu entschließen, so ist der betr. Bewerber verpflichtet, sich mit dem im Honorartarife des ungarischen Ingenieur- und Architekten-Vereins festgestellten Satze zu bescheiden“. Das Preisgericht tritt 14 Tage nach dem Einlieferungstermin zusammen und hat nach spätestens weiteren 14 Tagen sein Urteil abzugeben. —



Der Vortrag wurde mit großem Beifall aufgenommen. Zum Schluß berichtete Hr. Stadtbaurat Bindewald-Kaiserslautern über Straßenteeren. Derselbe hat sich mit diesem Gegenstand wohl am frühesten und am meisten in seiner Praxis unter seinen pfälzischen Fachgenossen beschäftigt, konnte aber nur in kurzer Abhandlung die verschiedenen Arten der Teerung, sowie seine reichen Erfahrungen bezw. Untersuchungen an den verschiedenen Straßendecken mitteilen.

Nach diesem Vortrag wurden bei einem Spaziergang durch die Stadt die verschiedenen Teerungen an ausgeführten Straßen besichtigt; es war der Eindruck, welchen dieselben machten, ein recht guter.

Nach diesem Spaziergang versammelte man sich bei einem gemeinsamen Mittagessen im Hotel Schwan. —

Wettbewerb Erweiterungsbau des alten Rathauses zu Elberfeld. Der zum Ankauf empfohlene Entwurf mit dem Kennwort „Espérance“ hat zum Verfasser die Hrn. Arch. Otto Wagner und G. Lavanchy in Hanover. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer katholischen Pfarrkirche für die Pfarrgemeinde St. Engelbert in Essen-Ruhr wird vom Kirchenvorstand vorstehender Gemeinde zum 1. Dezember d. Js. für die in Rheinland und Westfalen ansässigen deutschen Architekten erlassen. Zur Verteilung gelangen drei Preise von 3000, 2000 und 1000 M.; Ankauf weiterer Entwürfe für je 500 M. vorbehalten. Preisrichter sind u. a. Arch. Prof. Becker in Mainz, Stadbrt. Guckuck in Essen, Dombaumeister Knauth in Straßburg. Programm und Lageplan sind gegen Einsendung von 3 M., die bei Einsendung eines Entwurfes zurückstattet werden, von Pfarrer Kirberger, Vorsitzender des Kirchenvorstandes Essen-R. zu beziehen. Das uns vorliegende Wettbewerbs-Programm, auf das wir noch

zurückkommen werden, läd im Widerspruch zu der Anzeige des Wettbewerbes allgemein die „in Rheinland und Westfalen wohnenden Architekten“ ein. —

Zum Wettbewerb Rheinbrücke bei Laufenburg (Aargau) erhalten wir von der ausschreibenden Stelle, dem Kraftwerk Laufenburg, die Mitteilung, daß die Beurteilung der eingegangenen Entwürfe durch das Preisgericht am 25. und 26. Juli in Laufenburg und daß die öffentliche Ausstellung der Entwürfe in der neuen Turnhalle daselbst vom 28. Juli bis 14. August d. J. stattfinden wird. —

Hierzu eine Bildbeilage: Brunnen-Anlage vor dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal in Magdeburg.

Inhalt: Brunnen-Anlage vor dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal in Magdeburg. — Erste sächsische Volksheilstätte für Alkoholranke „Seefrieden“ bei Moritzburg in Sachsen. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.